

英国の道路と道路行政

英国道路庁派遣報告書

平成24年3月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

はじめに

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下機構と呼ぶ。）は、道路関係四公団の民営化に伴い、6つの高速道路会社とともに、平成17年10月1日に設立されました。機構の役割は、第一に高速道路に関わる債務の45年以内の確実な返済、第二に公的権限の適切な行使と高速道路会社と一致協力による安全で利便性の高い高速道路の維持・管理、第三に高速道路事業全体の透明性を高め、機構としての説明責任を果たすための積極的な情報開示を行うことであり、現在も懸命の努力を続けています。

機構は、以上の役割を果たすために、いろいろな面から調査研究を行っており、海外調査関係では、「高速道路機構海外調査シリーズ」として、現在までに巻末の一覧表のとおり 15 冊の報告書を発行しており、本報告書は No.16 となります。（なお、各報告書の全文は、当機構の以下のウェブサイト上の出版物等のコーナーに掲載しています。<http://www.jehdra.go.jp>）

本報告書は、2010 年 8 月から翌 2011 年 8 月までの 1 年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書です。

英国では 2010 年 5 月の総選挙で、13 年ぶりに労働党から保守党・自民党連立政権へと政権の交代がありました。その結果、道路分野において道路庁の予算が減らされたのを始め、交通省の新たな業務計画の公表や、個別の道路計画の延期を含めた見直しなど、さまざまな政策の変化が進行しつつあります。

このような背景の中、本書では英国、主にイングランドの道路と道路行政を中心に、最近の動向もふんだんに取り入れて幅広くとりまとめました。

主な内容としては、第一に英国の道路行政についての中央政府と地方自治政府との関係を、法令による位置づけで整理しました。これまで国内で紹介されている資料では、イングランドの行政を英国の行政として紹介するという内容が多かったように思いますが、実はウェールズ、スコットランド、北アイルランドの各自治政府で行政の制度や組織が異なります。本書では自治政府を含め英国全体の道路行政を整理しました。

第二には、道路庁の各現場や高速道路の状況を実地で調査しました。維持管理の現場や、大規模プロジェクト（拡幅工事）の現場を訪問した他、高速道路を実際に走行し路面状況や標識・案内板の設置状況などを調査しました。走行調査にはフランスの高速道路も含まれます。

第三に、PFI/PPP について、英国での最近の動向やこれまでのプロジェクトの評価を、現地の報道や道路関係者へのヒアリングを中心にまとめました。近年英国では会計検査院や国会の公会計委員会がこれまでの PFI の評価についてレポートを多く公表しており、有力紙も冷静な評価を行っています。また実際に複数の道路 PFI 関係者にも話を伺いました。これらをまとめると、PFI/PPP のデメリットも改めて認識されており、採用にあたってはよく検討する必要がある、とすることができます。

本報告書が、今後調査、研究、実務に携わる方が英国の道路事情について詳しい調査を始める際に、概要を把握していただく一助となれば幸いです。

平成 24 年 3 月

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

目次

要約	5
序章 英国の地勢	8
第1章 英国の道路行政制度	9
1-1 英国の行政組織	9
(1) イングランドと3つの自治政府	9
(2) 中央政府の省庁	11
1-2 英国各地方の道路行政	12
(1) イングランド	12
(2) スコットランド	12
(3) ウェールズ	13
(4) 北アイルランド	14
(5) まとめ	14
1-3 道路関係法令	16
1-4 道路に関する言葉の意味と定義 (highway、road、motorway など)	17
(1) Highway の意味と判例における定義	17
(2) Road の定義 (制定法における定義)	18
(3) Motorway・trunk road の定義 (制定法における定義)	18
(4) Motorway の定義 (構造上の定義)	18
1-5 イングランドの道路区分と延長及び道路当局	19
1-6 制限速度	19
1-7 自動車関係諸税	21
第2章 交通省と道路庁	24
2-1 交通省と道路庁との関係	24
2-2 道路以外のインフラ担当組織と公的組織 (参考)	24
2-3 道路庁の概要	25
2-4 維持管理業務	27
2-5 交通管理業務	29
2-6 大規模プロジェクトの例	32
2-7 英国の道路建設コストの例	35
2-8 サービスエリア (SA)	36
2-9 その他高速道路の状況	42
第3章 英国の有料道路及び道路課金制度	46
3-1 英国の有料道路	46
3-2 イングランドの高速道路及び幹線道路における有料道路	46
(1) ダートフォード横断道路	46
(2) セヴァン横断道路	47
(3) M6 Toll	48
3-3 ロンドンの市内課金	52

(1) 課金の導入とエリア拡大.....	52
(2) 課金エリア削減.....	52
3-4 大型車課金などの動向.....	53
(1) 大型車課金の動向.....	53
(2) 乗用車への課金について.....	53
第4章 無料区間の PFI と PFI/PPP の評価.....	54
4-1 PFI と PPP.....	54
4-2 道路庁の DBFO と PFI.....	54
4-3 道路庁 DBFO の実施判断.....	57
(1) バリュース・フォー・マネー (VfM) と公共部門コンパラター (PSC)	57
(2) PSC の算出方法.....	57
(3) 道路庁当初 8 件の DBFO.....	58
4-4 最近の英国における PFI/PPP の評価.....	58
(1) 会計検査院 (NAO) 及び公会計委員会 (PAC) の評価.....	58
(2) ファイナンシャル・タイムズ紙 (FT) の評価.....	59
(3) 英国の道路 PFI 関係者.....	60
(4) PFI/PPP 評価のまとめ (筆者考察)	60
第5章 道路計画.....	62
5-1 近年の道路計画の経緯.....	62
(1) 旧保守党政権時代 (1979 年～1997 年)	62
(2) 旧労働党政権時代 (1997 年～2010 年)	63
(3) 現連立政権 (2010 年～)	63
5-2 道路計画と法令.....	64
(1) 高速道路及び幹線道路.....	64
(2) 道路網政策の検討.....	65
5-3 交通省の歳出見直しと業務計画.....	65
(1) 交通省の歳出見直し (Spending Review 2010)	65
(2) 交通省の業務計画 (ビジネスプラン)	65
第6章 地方自治体 (Local Government)	67
6-1 英国の地方自治体の構成.....	67
6-2 イングランド内の地方自治体の変遷.....	67
6-3 イングランドにおける地方圏レベルの行政の経緯.....	69
6-4 連立政権による地方圏レベル行政の改革.....	71
6-5 ロンドン地域の行政の経緯.....	72
6-6 英国の地方自治体の特徴—日本との比較.....	73
6-7 道路庁と地域計画.....	74
6-8 まとめ.....	74
(1) 日英の地方自治制度の評価の例.....	74
(2) 筆者考察.....	76

別添 1	PFI/PPP に関するヒアリング.....	78
別添 1-1	Henri Chua 氏 (PIARC TC.A2 委員長) ヒアリング	79
別添 1-2	Robert Bain 氏 (コンサルタント) ヒアリング	81
別添 1-3	ミッドランド・エクスプレスウェイ社 (M6 Toll 運営会社) ヒアリング	85
別添 2	地方自治に関するヒアリング (地方自治体協会=LGA)	87
別添 3	交通省資料の翻訳.....	89
別添 3-1	道路庁枠組み文書	90
別添 3-2	交通省通達 計画及び戦略道路網.....	117
別添 3-3	2010 年交通省歳出見直し (Spending Review 2010)	125
別添 3-4	2010 年交通省業務計画 (Business Plan 2010) 抜粋	130
別添 3-5	旅行時間信頼性の算出方法.....	133
別添 4	公的組織 (Public Bodies)	145
別添 5	各自治政府の幹線道路網図.....	147
別添 6	フランスの高速道路 (走行調査)	150
参考文献		164
高速道路機構海外調査シリーズ報告書一覧		171

第 5 章は月刊誌「道路」2011 年 11 月号に掲載された記事を加筆したもの

第 6 章は月刊誌「道路」2011 年 5 月号に掲載された記事を加筆したもの

※英国政府機関の公表する文書は通常 Crown copyright と記されており、Open Government Licence のもと自由に使うことが認められている。

※本報告書の内容はそれぞれの項目の執筆時点のものである点に留意されたい。

※為替レートは、派遣期間 (2010 年 8 月～2011 年 8 月) 中の平均的なレートであった 1 ポンド＝130 円とした。

要約

序章では地勢面から英国の基礎的な情報を簡単に記した。英国も日本も同じ島国であるが、英国は土地が平坦で、可住地面積比率は日本の約 3 割に対し英国は 9 割に近い。

第 1 章では、主に各種文献から道路を中心とした英国の行政制度を記した。英国は、政治や経済の中心であるイングランド地方を含む 4 つの地方から成り、イングランド以外では地方自治政府が置かれ権限の委譲が行われている。道路行政も適用される法令が異なるなど、各地方で制度や組織が異なっている。言い換えると、全国統一の法令に基づく英国の「国道」は存在しない、とも言うことができる。

筆者の派遣先であった英国道路庁は、イングランドの高速道路と幹線道路を所掌している。イングランドでは制限速度が日本と比較して非常に高く、上下車線が分離されていれば高速道路も幹線道路も同じ 113km/h (70mph) である。対面通行の区間は幹線道路以外も含め都市間であれば 96km/h (60mph) で走行できる。

またかつてあった道路特定財源制度は既になく、道路に必要な財源は一般財源から充てられている。日本と比べガソリン税はやや高く、自動車税はシンプルである

第 2 章では、交通省と道路庁の関係及び道路庁の業務について記した。道路庁は交通省の執行機関 (executive agency) であり、職員は公務員である。道路庁ではイングランドの高速道路と幹線道路を合わせて 7,000km 弱を管理している。

維持管理業務に関しては、イングランド内を 12 のエリアに分け、1 エリア当たり単純平均約 500km を一括して 5 年間を基本とした契約で民間会社に外注している。これを MAC 契約¹と言う。MAC 契約は 2012 年から数年をかけてより品質管理に重点を置いた ASC² (資産サポート契約) へと順次変更される予定である。

交通管理業務に関しては、高速道路において交通管理員 (Traffic Officer) が警察と業務を協働・分担し交通管理を行っている。この交通管理員は日本の交通管理隊に類似しているが、全て道路庁職員すなわち公務員である点が日本と異なる。

道路庁の大規模プロジェクトに関しては、現在 7 件が実施されているが、そのほとんどが「管理高速道」と呼ばれる路肩拡幅と可変速度規制を合わせた交通容量拡大プロジェクトである。プロジェクトは通常 1 社で契約され、例えば M1 のプロジェクトでは、24km 区間の請負額約 400 億円が JV 1 社により行われている。また発注者の道路庁側には日本の「国道事務所」や「工事事務所」に相当する現場事務所はない。

以上のように、維持管理業務と大規模プロジェクト業務では、組織形態を含め、いずれも日本と比べ発注側 (公共) より民間が関与する割合が多いと言える。

高速道路には日本と同じようなサービスエリアがあるが、高速道路区域外であり道路庁は直接関与していない。ただし提供すべきサービス内容は交通省通達により定められている。

第 3 章では、有料道路と道路課金制度について記した。英国内の道路は基本的に無料であるが、

1 Managing agent contractor contract の略。

2 Asset support contract の略。

イングランドの幹線道路では有料道路が3箇所存在する。

「ダートフォード横断道路」は以前はPFIだったが、現在は償還が終わり混雑課金という位置付けで課金が継続されている。「セヴァン横断道路」は現在もPFIにより運営されている。

「M6Toll」は、2003年に開通した延長43kmの英国における本格的な唯一の有料道路であり、PFIにより民間企業が運営している。社員数は料金収受員や維持管理の社員を含め136人で、道路に関する業務は全てこの1社単独で完結している。この会社の運営形態は、日本の会社が海外で高速道路運営事業を受注する際の参考になると思われる。

なお、これら3箇所以外すなわち幹線道路以外にも、公設、私設の有料の橋梁やトンネル等が全国に存在する。

ロンドンでは2003年に混雑緩和のため市内課金が導入され、2007年にはエリアがほぼ倍増された。しかしロンドン市長交代後に住民協議を経て、拡大されたエリアの課金が2011年当初より廃止され、課金エリアは元に戻った。

現政権は、2014年までに大型車に対しての課金を導入することとしている。これは既に導入されている大陸各国との整合を図るためで、英国内の大型車に対しては課金による負担の増分を他の減税で相殺されることとなっている。

第4章では、イングランドの無料区間の道路PFIと、道路を含めたPFI/PPP全般の各方面による評価について記した。

英国はPFIやPPPの発祥地と言われており、1990年代に保守党政権がPFIを導入して以来プロジェクトが広まってきた。英国の代表的なPFIプロジェクトとして、道路庁でも、無料区間の大規模改築とその後の長期の維持管理及び必要な資金調達を合わせて契約している区間が11区間計約1,000kmあり、これを「DBFO³⁾と呼んでいる。DBFOは無料区間道路におけるPFIと言い換えることができる。DBFO会社は、通行料金からではなく契約に基づき政府からシャドー・トールと呼ばれる収入を得ている。

英国内のPFI/PPPに関しては、最近会計検査院（NAO）や国会委員会、あるいは有力紙などにおいて冷静な評価が行われつつある。いずれも、PFI/PPPはオフバランス効果や公共事業を早期に多く実施できるなどメリットもある一方で、民間の金利によるコスト高や民間の利益確保分によるコスト高、あるいは後年の長期にわたる費用負担など、デメリットも顕在化している、という論調である。道路PFI関係者にもヒアリングを行ったが、おおむね同様の意見が伺えた。PFI/PPPの採用に当たってはこれらを十分に検討する必要がある。

別添1に道路関係者へのヒアリングの詳細を記した。

第5章では、イングランドの道路計画について最近の経緯と、政権交代前後の動向を記した。英国では日本の国土開発幹線自動車道路建設法などのような、法定の全国計画は存在せず、時の政権がその時代の道路計画を策定してきている。2010年からの連立政権は、今議会期間（2015年まで）は歳出削減が政府としての大きな目標であり、その影響で道路庁の予算も削減される予定である。鉄道と比しても道路プロジェクトにはあまり重きが置かれていない。

3 Design build operate and finance の略。

第6章では、主にイングランドの地方自治体について最近の経緯と現在の動向、及び道路庁との関係を記した。英国は地方自治体の権限や業務内容は法令により定められている。日本では憲法で地方自治が保障されているのとは比べると制度上は比較的弱く、従って政権の方針により大きく変わりやすいということになる。例えば、前の労働党政権はイングランドの地方圏レベル（日本で言う東北地方などに相当）の行政を強化しようとしてきた一方で、現連立政権は逆に地方圏レベルの組織を廃止・縮小するなどこれを否定し、より地域に密着した地方自治体レベルの権限を強化しようとしている。

2011年秋に成立した地方主義法（Localism Act 2011）により制度は大きく変わりつつあることに留意されたい。

別添として、交通省の発行した文書のうち重要と思われる「道路庁枠組み文書」をはじめとする資料の翻訳を掲載した他、フランスの高速道路に関する走行調査の内容も写真を中心に紹介している。

派遣者：前高速道路機構 企画部企画課 課長代理 中村 克彦
（現東日本高速道路(株) 管理事業本部交通部交通課 課長代理）

序章 英国の地勢

英国の正式名称は、「グレートブリテン及び北アイルランド連合王国（United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland）」である。ブリテン島とアイルランド島の北部及び周辺島しょその他からなる。面積は約 24 万 4 千 km^2 で、日本の約 2/3 の広さの土地に日本の約半分の人口約 6100 万人が住む。可住地面積は日本の約 3 割に対し英国は約 9 割であり、実質の人口密度の差はさらに広がる。

（表序－1）

英国内に標高 1000m を超える山はほとんどない。特に人口の多い南部は平坦である。

英国内で最も高い山はスコットランドのベン・ネヴィス (Ben Nevis) で 1,343m、イングランドに限ると標高 1000m を超える山はなく、最も高い山はイングランド北西部スコーフェル山で 978m である。

最も長い川はイングランドとウェールズの境を流れるセヴァン川 (River Severn) で延長約 354km である。(信濃川は 367km)

（図序－1）



図序－1 英国地勢図 (出典：Wikipedia Commons)

表序－1 英国と日本の比較

	人口 2007推計	面積	人口密度	GDP		一人当り GDP	可住地 面積比率
				2008年	(円換算)		
英国	60,975千人	242,900 km^2	251人/ km^2	1兆4,430億ポンド	216兆4,500億円	43,544ドル	89%
日本	127,771千人	377,930 km^2	343人/ km^2	505兆1,120億円	505兆1,120億円	38,371ドル	31%

出典：総務省統計局「世界の統計 2010」ウェブ版 <http://www.stat.go.jp/data/sekai/index.htm>

可住地面積比率は、農林水産省平成 17 年 2 月 17 日食料・農業・農村政策審議会 第 29 回企画部会 資料 3 補足資料 http://www.maff.go.jp/www/council/council_cont/kanbou/kikakubukai/29/03-2.pdf による。

第1章 英国の道路行政制度

1-1 英国の行政組織

英国の道路行政を理解する上で、まず英国の中央政府と地方自治政府の役割の違いについて理解する必要がある。

(1) イングランドと3つの自治政府

英国はイングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドの4つの地方からなる。最も主要な地方はイングランドで、面積比で5割を超えており、人口比では84%に達する。

イングランドを始めとする英国の4地方は、それぞれ独立性が高いものの中央政府との関係は地方ごとに異なる。イングランドにはイングランドのみを管轄する地方政府はないが、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドには地方政府があり、それぞれ権限を与えられている。スコットランドと北アイルランドの独自性は強い一方、ウェールズの独自性は比較的弱くイングランドの一部として扱われることもある。

表1-1 英国各地方の面積と人口

名称	首都	面積/km ²		人口('09)	
イングランド	ロンドン	130,435	53%	5,181 万人	84%
ウェールズ	カーディフ	20,778	9%	300 万人	5%
スコットランド	エディンバラ	78,807	32%	519 万人	8%
北アイルランド	ベルファスト	14,130	6%	179 万人	3%
計		244,150	100%	6,179 万人	100%

出典：面積は英国統計局（Office for National Statistics =ONS）「UK Standard Area Measurements」（<http://www.ons.gov.uk/about-statistics/geography/products/geog-products-other/sam/index.html>）、の「Area to mean high water measurements in hectares」の値。人口はONS「Statistical Bulletin Population Estimates June 2010」（<http://www.statistics.gov.uk/pdfdir/pop0610.pdf>）による2009年の値）

英国政府（中央政府）の省庁は当然英国全体に対する中央官庁ではあるが、実務としては分野により英国全土で行われる業務と、イングランドのみで行われる業務とがある。中央政府が全国的に直接行っている業務としては、例えば社会保障、国防や外交があり、一方自治政府は教育、医療、交通、地方自治体、などの業務を行っている。（図1-1）

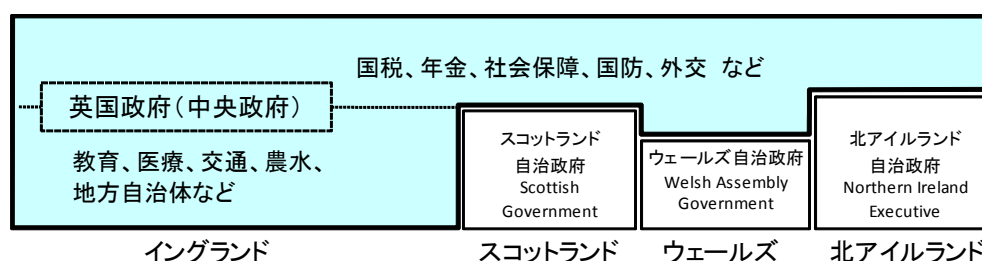


図1-1 英国（中央）政府と各自治政府の業務分担（イメージ）

自治政府が行う業務は、各自治政府により異なる。例えば年金に関する業務は北アイルランドでは自治政府が行っているが、それ以外では中央政府が直接行っている。また法務関係の業務は、ウェールズでは国が直接行っているが、それ以外では自治政府が行っている。各分野での自治政府が行う比率を表1-2に示した。

このうち交通部門に関しては、中央政府の官庁として「交通省 (Department for Transport)」があるが、これは主にイングランドの交通のみを所掌する。各自治政府が行う割合は、スコットランドで98%、ウェールズで73.1%、北アイルランドで100%である。

交通省下の道路庁 (Highways Agency) も中央政府の組織ではあるが、イングランドの道路のみを所掌する。道路に関して詳しくは第2章に述べる。

予算の権限に関しては、スコットランドを例にとると、中央政府の支出 (スコットランド内相当の額) とスコットランド自治政府の支出の合計に対する、スコットランド自治政府の支出の比率は、60%程度⁴である。

表1-2 中央政府支出と自治政府支出の合計に対する自治政府支出の割合

	スコットランド	ウェールズ	北アイルランド
教育	100.0%	100.0%	100.0%
健康	99.1%	99.1%	99.1%
交通	98.0%	73.1%	100.0%
コミュニティ ⁵	99.5%	99.5%	99.3%
地方自治体	17.3%	100.0%	17.3%
企業・技能省関連	79.1%	78.4%	79.2%
総務省関連	76.0%	0.0%	76.0%
裁判所	99.7%	0.0%	99.5%
法務省関連	100.0%	0.0%	94.0%
エネルギー及び気候変動省関連	20.6%	20.6%	20.7%
環境・食糧・農村省関連	93.2%	91.6%	98.7%
文化・メディア・スポーツ省関連	96.0%	90.2%	96.0%
雇用・年金	0.0%	0.0%	100.0%
大蔵省関連	0.5%	0.5%	0.7%
内閣府関連	7.4%	6.3%	14.3%
独立組織関連	0.3%	0.3%	37.1%

出典：Her Majesty's Treasury (英国大蔵省) (2010). "Funding the Scottish Parliament, National Assembly for Wales and Northern Ireland Assembly"

自治政府の歳入のほとんどは中央政府から支給される一括交付金 (Block grant) である⁶。交付金以外の歳入としては、地方自治政府が独自に調達する資金がある。自治政府は支給された交付金を自由に使うことができる。中央政府と同じように、各自治政府が交付金の枠内で予算案を策

4 Scotland Office (スコットランド省) (2009) "The Scottish Budget Since Devolution." Available at: <http://www.scotlandoffice.gov.uk/scotlandoffice/files/The%20Scottish%20Budget%20since%20Devolution.pdf>. p.8.

5 コミュニティとは市 (district council) レベルより下層の行政単位のこと。地方自治体 (local government) とはみなされていない。

6 中央政府から各自治政府への予算配分の決定は、多くの日本の資料では「人口の比率を基本としたバーネット算定式 (Barnett Formula) による」という記述があるが、これは正確ではない。英国大蔵省及び各自治政府の文書には、いずれも「予算の変化分についてバーネット算定式を適用する」との記述がある。

定し、各地方自治議会が決定する。

課税徴収に関し各自治政府の権限はほとんどない。所得税、付加価値税（VAT）や燃料税を含め、税金はほぼ全て国税である。唯一固定資産税（council tax）が地方税であるが、イングランド、ウェールズ及びスコットランドにおいて固定資産税の課税徴収権を持つのは日本の県や市に相当する地方自治体である。

北アイルランドの固定資産税に相当する税一部（regional rate）のみ自治政府に権限がある。またスコットランドのみ、所得税率に関し 3%の範囲内で変更できる権限がある。

以上のように課税徴収に関しては中央政府が大きな権限を握っている。

（２）中央政府の省庁

2011 年 10 月現在、英国政府の省庁は表 1－3 のとおりである。政権の方針により頻繁に改廃が行われている。これは省庁を規定する制定法がないことも影響していると思われる。例えば交通省は、1997 年以前は交通・地域省であったのが、同年に環境省が併合され環境・交通・地域省となり、さらに 2001 年には環境部分が分離されるとともに地方自治体部分が併合された結果交通・地方自治・地域省となった。2002 年に地方・地域部分が分離され今の交通省となった。

各省のトップは大臣であり、the Secretary for ○○(省庁名)という。例えば交通大臣は the Secretary for the Department for Transport である。その下に副大臣 Minister for the Department for Transport が配置され、さらにその下に政務官相当 Parliamentary Under Secretary for the Department for Transport が置かれている。交通省組織図（2010 年時点）については別添 3－1 の図（P.113）を参考にされたい。ただし 2011 年に組織が改変されている。

表 1－3 英国の省庁

2009.6 月以降	英語名称
外務英連邦省	Foreign and Commonwealth Office
大蔵省	Her Majesty's Treasury
内務省	Home Office
文化・メディア・スポーツ省	Department for Culture, Media and Sport
児童・学校・家庭省	Department for Children, Schools and Families
環境・食料・農村省	Department for Environment, Food and Rural Affairs
保健省	Department for Health
国際開発省	Department for International Development
企業技能省	Department for Business, Innovation and Skills
交通省	Department for Transport
エネルギー・気候変動省	Department of Energy and Climate Change
地方自治省	Department for Communities and Local Government
機会均等省	Government Equalities Office
雇用年金省	Department for Work and Pensions
国防省	Ministry of Defence
司法省	Ministry of Justice
北アイルランド省	Northern Ireland Office
スコットランド省	Scotland Office
ウェールズ省	Wales Office

1-2 英国各地方の道路行政

日本の「道路管理者」に相当する者を英国では「道路当局 (highway authority または road authority)」と言う。上述のようにイングランド以外の3地方には自治政府が置かれており、道路当局も自治政府ごとに異なる上、道路行政の組織もそれぞれ異なっている。

詳細は以降の項目に述べるが、道路当局について述べると、イングランドとスコットランドではそれぞれの政府の担当大臣が道路当局であるのに対し、ウェールズではウェールズ議会、北アイルランドでは担当省が道路当局である（大臣ではない）。この違いは、それぞれの自治政府において同じ英国ではありながら交通分野に関し適用される法令が異なるためである。さらにスコットランド自治政府に交通を所掌する省庁はなく、執行機関（エージェンシー）が業務を行っている。これらを表1-4にまとめた。また、スコットランド、ウェールズ、北アイルランド各地方の幹線道路網図を別添5に付した。

表1-4 英国各地方の幹線道路に関する組織と道路当局

	イングランド	スコットランド	ウェールズ	北アイルランド
幹線道路 担当省庁	交通省（英国政府） Department for Transport	（該当なし）	ウェールズ自治政府 地方自治部 交通省 Department for Transport, Local Government and Communities Directorate	北アイルランド自治政府 地方開発省 Department for Regional Development
執行機関	道路庁 （交通省の執行機関） Highways Agency	トランスポート・スコット ランド （自治政府の執行機関） Transport Scotland	北／中／南ウェールズ 幹線道路庁 （交通省の執行機関） North/Mid/South Wales Trunk Road Agency	ロードサービス （地方開発省の執行機関） Roads Service
所掌道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	全道路
道路当局（※）	交通大臣 Secretary of State for Transport	自治政府大臣 Scottish Ministers	ウェールズ議会 National Assembly for Wales	自治政府 地方開発省 Department for Regional Development
道路当局を定める 法令	1980 年道路法	1984 年スコットランド道 路法 及び 1988 年スコットランド法	1980 年道路法 及び 1999 年ウェールズ議会 職務委譲令	1993 年北アイルランド 道路令

※イングランド及びウェールズでは highway authority、
スコットランド及び北アイルランドでは road authority と言う。

（1）イングランド

イングランドでは、1980 年道路法に基づき、英国政府の大臣である交通大臣⁷が高速道路を含む幹線道路 (trunk road) に関する道路当局 (highway authority) である。交通省⁸の執行機関 (executive agency) である道路庁 (Highways Agency) がこれを所掌している。詳細は第2章にて述べる。

（2）スコットランド

スコットランドにおける道路当局 (roads authority) は、スコットランド道路法に基づき⁹、英国政府の大臣またはスコットランド政府大臣 (Scottish Ministers) と定められている。1998 年スコ

7 Secretary of State for Transport

8 Department for Transport

9 Roads (Scotland) Act 1984 第 151 条(1)の roads authority の項

トランド法¹⁰により、英国政府の大臣の権限はスコットランド政府大臣に委譲された。

スコットランド政府には、行政組織としてイングランドの省に相当する部 (Directrate) がいくつかあるが、交通に関する部 (省) はない。交通部門の実務は、スコットランド内の交通戦略の立案を含め、政府下の執行機関 (エージェンシー) で 2006 年 1 月に設立された「トランスポート・スコットランド (Transport Scotland)」が担当している。以前は自治政府下の行政組織として交通を所掌する「企業交通生涯学習省¹¹」が存在し、トランスポート・スコットランドは同省下の執行機関であったが、最近の省庁再編に伴い組織の改廃があったものと思われる。

スコットランド内の高規格道路の延長は、Trunk Road と Motorway の合計で 3,432km である。

うち、Motorway 539km

Trunk Road 2,893km

(出典：Road Asset Management Plan: April 2007 - March 2009. p.25)

幹線道路網の維持管理業務は、スコットランド内を 4 つのエリアに分割し、エリアごとに一括して発注している。(1 エリア当たり平均 860km)

一部、DBFO 契約、PPP 契約もある。(Trunk Road Map of Scotland より読み取り)

(3) ウェールズ

ウェールズにおける道路当局 (highway authority) は、1980 年道路法¹²に基づき英国政府の大臣と定められている。1999 年には、政令¹³により多くの権限とともに道路法の権限もウェールズ議会に委譲され、これにより道路当局はウェールズ議会 (Welsh Assembly) となった。

2006 年ウェールズ交通法¹⁴において、ウェールズ議会が、複数の地方自治体に対し意見を聞いた後に、複数の自治体間で連携協定を締結し、かつウェールズ政府の交通分野の職務をその複数自治体に移譲して行うよう、命令できる権限を与えた。

現在ウェールズ内の幹線道路に関する実務は、複数の地方自治体¹⁵の連携協定に基づく 3 つの「幹線道路庁」すなわち「北／中／南ウェールズ幹線道路庁 (North/Mid/South Wales Trunk Road Agency)」が担当している。その根拠は実質上、上記の 2006 年法に基づくものと考えられる。

ここに「実質上～考えられる。」と記述したのは、関係自治体の各種書面¹⁶において、幹線道路庁の連携協定は「1972 年地方自治法に基づく」¹⁷と記載されてはいるが、しかし同法には自治体間の連携の規定があるのみで、ウェールズ政府の職務を移譲する記述がないためである。

10 Scotland Act 1998 第 53 条

11 Enterprise, Transport and Lifelong Learning Department

12 1980年道路法第329条(1)のthe Ministerの項に、「“the Minister”, ..., means as respects England, the Minister of Transport and as respects Wales, the Secretary of State」とある。なおthe Minister of Transportは、1981年職務委譲令 (Transfer of Functions (Transport) Order 1981 (SI 1981/238) を根拠として、現在では「the Secretary of State for Transport」を意味する。

13 The National Assembly for Wales (Transfer of Functions) Order 1999 (Statutory Instrument) 。ただしセヴァン橋は除かれている。

14 Transport (Wales) Act 2006 第 4 条。

15 ウェールズでは一般に地方自治体は county council または local (unitary) authority と呼ばれる。

16 例えばデンビシャー県議会(Denbighshire County Council)の記録による。

[http://www.denbighshire.gov.uk/ce/Councillors.nsf/549d86137889b6ac80256d58004cc70a/0fe57155781d25838025715b004b5446/\\$FILE/DD%20-%20NWTRA%20Partnership%20Agreement.pdf](http://www.denbighshire.gov.uk/ce/Councillors.nsf/549d86137889b6ac80256d58004cc70a/0fe57155781d25838025715b004b5446/$FILE/DD%20-%20NWTRA%20Partnership%20Agreement.pdf)

17 Local Government Act 1972 第 101 条(5)項。関連する政令は、The Local Authorities (Executive Arrangements) (Discharge of Functions) (Wales) Regulations 2002 第 4 条及び第 7 条。

ウェールズ内の高規格道路の延長は、高速道路 Motorway 75miles = 120km と、幹線道路 Trunk Road 1,000+miles の、計 1,600km 以上である。

(出典：http://wales.gov.uk/topics/transport/roads/?lang=en など)

また別の資料では、高速道路と幹線道路を合わせて合計 1,700km である。

(出典：Trunk Road Estate Biodiversity Action Plan 2004 – 2014. p.13)

(4) 北アイルランド

北アイルランドの道路当局 (road authority) は地域開発省¹⁸である。法令上直接的に同省が road authority とは記されていないが、1993 年の政令 (S.I.) である「北アイルランド道路令¹⁹」により同省が道路に関する権限を保持している。

北アイルランドの道路は、幹線道路かその他一般道路かに関わらず全て、自治政府の行政組織「地域開発省」の執行機関 (エージェンシー) である「ロードサービス (Roads Service)」が担当している。

一般道を含めた北アイルランド内の道路の総延長 25,000km 以上、うち高速道路の延長は 110km である。(出典：Motorway Control Leaflet)

(5) まとめ

以上のように、英国は地方自治政府の存在など国の構成も複雑であるが、道路に関し適用される法令や行政組織、さらには道路当局も各地方で異なり、日本のように中央政府が定めた法律に基づき国土交通省と地方自治体が役割分担している道路行政と比較して、非常に複雑である²⁰。

このような体制をを地方分権が進んでいると評価することもできるが、国内で同じ制度が運用されている点では日本の方が効率的であることは間違いない。

本文に掲げた道路延長を表 1 – 5 にまとめた。また各自治政府内の道路網図は別添 5 を参照されたい。

表 1 – 5 英国各地方の道路延長

名称	高速道路 Motorway	幹線道路 Trunk Road	高速道路 Motorway	幹線道路 Trunk Road
イングランド	2,500km	4,350km	3,012km	4,244km
ウェールズ	120km	約1,600km	141km	1,547km
スコットランド	539km	2,893km	407km	2,806km
北アイルランド	110km	-	-	-
計	3,269km	約8,843km	3,560km	8,596km
出典	2010年8月時点の各機関 ウェブサイトより (年次は未確認)		Transport Statistics Great Britain 2010より	

18 Department for Regional Development

19 The Roads (Northern Ireland) Order 1993 (Statutory Instrument =S.I.)

20 日本では高速自動車国道や一般国道は国が本来道路管理者でありまさに「国」道であるが、英国には道路管理者という意味で英国「国道」はなく、あえてこれに相当する道路を正しく表現するなら「イングランド道」あるいは「自治政府道」と呼ぶべきものかもしれない。

【参考】英国の法令

日本の「〇〇法」に当たる英国の法令（制定法）は **Act** という。表記する際には当初制定された年を法名の後に付け加える。例：Highways Act 1980（1980年道路法）

日本の「政令、条例」にあたる英国の法令をまとめて「二次立法（secondary legislation）」または「委任立法（delegated legislation）」という。政府部署や地方政府等の法定機関が、議会から授権されて制定する法令のことである。細分すると以下のとおり

- ・ **Statutory instrument**（政令）...省略形S.I.
- ・ bye-lawまたはbylaw（地方政府の条例）
- ・ order in council（枢密院令）...緊急の場合大臣が発するもの

二次立法のほとんどを占めるのが**Statutory instrument**（政令）である。これには**regulation**（規定）、**order**（命令）などがある。例えば、道路の通行料金は、新道路及び街路事業法に基づき、政令（S.I.）である料金命令（toll order）として規定される。また、個別の特定道路計画（special road scheme）も道路法に基づく政令により規定される。

【英国の法令用語】

（ ）内は辞書を転記 斜字は「英米法辞典」による

《法令の構成に関するもの》

act 法
bill 法案
bye-law, bylaw 地方自治体の条例
order 命令
paragraph 号（Actにおけるもの）、条（附則・政令等におけるもの）
regulation 規則
schedule 附則
scheme 計画（planより堅い表現とされる）
section 条（Actにおけるもの）
statutory instrument 政令・省令 命令 →本稿では「政令」と訳す
subsection 項（Actにおけるもの）

《主な動詞》

may することができる
shall ねばならない
deem みなす
make（制定する）
provide (a road) 整備する、規定する
commit an offense 違反を犯す

《接続語》

as the case may be 場合によっては
in the opinion of ～と判断する
by reference ～に照らし
by virtue of （～の理由で ～で ～により）
if and only if （もし、そしてその場合に限り）
in accordance with （～に従って、～と一致して、～どおり）
in lieu of ～の代わりに
in pursuance of （～を遂行して ～に従って）
in that behalf これに関して
subject to （～を前提・条件として） 劣後の → 場合により「～に規定する場合を除き」
without let or hindrance （支障や障害なしに）

《名詞その他》

authority 当局
interim order 仮命令
local inquiry 地方調査
power 権限
royal charter 勅許
scheme 計画
site plan 配置計画
specified 定められた

1-3 道路関係法令

英国内では4つの各地方で適用される法令が異なることが多い。以下ではイングランドについて述べる。

現在イングランドにおいて道路に関する法令のうち最も基本となる法は「**1980 年道路法** (Highways Act 1980)」である。本法には、(highway を除く) 各種道路の定義、道路当局の権限、用地買収、建設、維持管理など、道路に関する基本的な規程が含まれる。各種道路の意味と定義については次項で述べる。

道路通行の料金徴収を可能とするため 1991 年に「**1991 年新道路及び街路事業法** (New Road and Street Works Act 1991)」が施行された。この法が通行料金課金の根拠となるのはもちろんのこと、「コンセッション契約」など関連する言葉もここに定義されている。なお法名の意味は、「新たな道路」と「街路事業」に関する法であり、新たな「道路と街路事業」に関する法ではない。

混雑課金の根拠となるのは「**2000 年交通法** (Transport Act 2000)」である。ロンドン地区の混雑課金の根拠となっているのはもちろんだが、建設費の返済が終わったが課金が継続されているダートフォード横断道路への課金の根拠ともなっている。

道路庁が管理する道路において、交通管理は警察と道路庁の交通管理員 (Traffic Officer) とが業務を分担して行っているが、この交通管理業務の根拠となる法令が「**2004 年交通管理法** (Traffic Management Act 2004)」である。交通管理業務について詳しくは 2-5 で述べる。

これらを含め、計画、用地買収、交通、自動車税などを定めた法令が下記のとおり存在する。

(主体となる法令)

- | | |
|--|---------------------------------------|
| ・ Highways Act 1980 | 「1980 年道路法」道路に関する基本法 |
| ・ New Roads and Street Works Act 1991 | 「1991 年新道路及び街路事業法」一般的な有料道路 |
| ・ Traffic Management Act 2004 | 「2004 年交通管理法」道路庁の Traffic Officer を規定 |
| ・ Transport Act 2000 | 「2000 年交通法」混雑課金を規定 |

(交通関係)

- ・ **Road Safety Act 2006**
- ・ **Road Traffic Act 1988、1991**
- ・ **Road Traffic Regulation Act 1984** 制限速度他

(料金、自動車税関係)

- ・ **Severn Bridge Toll Act 1965**
- ・ **Vehicle Excise and Registration Act 1994** 自動車関係諸税
- ・ **Greater London Authority Act** ロンドンの混雑課金

(政令=Statutory Instrument 等)

- ・ (S.I.) **The Motorway Traffic Regulations No.1163** →道路交通の車種
- ・ (S.I.) **The Special Road Schemes and Highways Orders (Procedure)** →幹線道路の計画
- ・ **The 70 miles per hour, 60 miles per hour and 50 miles per hour (Temporary Speed Limit) Order 1977**
→national speed limit (70mph、60mph の制限速度) 規定 (mph=mile per hour)

(計画・用地関係)

- ・ **Localism Act 2011** 「2011 年地方主義法」(旧 Decentralisation and Localism Bill=地方分権化法案)
国土計画審議会 (Infrastructure Planning Commission) の廃止、広域地方戦略 (Regional Strategy) の廃止など。政令 S.I.により地方エンタープライズ・パートナーシップを位置づけ
- ・ **Local Democracy, Economic Development and Construction Act 2009**
「2009 年地方民主・経済開発及び建設法」広域地方計画 (RSS) を Regional Strategy

(広域地方戦略)に置き換え、Local Authority Leaders' Board を規定。

- ・ **Planning Act 2008** 「2008年計画法」Infrastructure Planning Commission (国土計画審議会) の設置
- ・ **Natural Environment and Rural Communities Act 2006**
- ・ **Planning and Compulsory Purchase Act 2004** 「計画及び収用法」第一条に Regional Spatial Strategy (RSS=広域地方計画) の策定を規定、第二条に Regional Planning Body (RPB) を規定
- ・ **Countryside and Rights of Way Act 2000**
- ・ **Acquisition of Land Act 1981**
- ・ **Rights of Way Act 1990**
- ・ **Town and Country Planning Act 1990**
- ・ **Local Government Act 1974** (基本), **2000 (Local Authority)**, **2003** (資金調達)

1-4 道路に関する言葉の意味と定義 (highway、road、motorway など)

道路行政を理解する上で法令上の定義は重要であり、しかも一般的に日常用いられている意味とは異なる場合もあるので、基本的な highway、road、motorway 及び trunk road についてここで説明する。

(1) Highway の意味と判例における定義

「道路庁」は「The Highways Agency」の訳であるが、英国において「highway」という言葉の意味するところは、日本語でよく使われている「ハイウェイ」からイメージするものとは大きく異なる。まず「highway」は「高速道路」や「自動車道」ではない。さらに法令上は「幹線道路」や「主要な道路」という意味でもない²¹²²。

現在英国の法令では「**highway**」の定義は明示されていないが、過去の判例をたどると、「全ての人が障害や課金なしにいつでも行き来できる道(route)」である (Orlik 2007)。

法律で定義されていないということは、その言葉の持つ意味が英国内で歴史的に一般常識 (common sense) とされてきた、とも言える。英国では習慣的な不文律により政治や裁判が行われてきているが (これをコモンロー (common law) と言う)、この根底にある考え方は、一般的に知られていることは自明であり明文化する必要がない、というものであろう。もちろん英国には制定法も数多くあるが、あくまでもこれらは不文律を補足するもので、誤解を生じやすい細部を明示しているものという位置付けである。

こう考えると、英国における「highway」とは、過去から現在に至るまで、自明なものとしてあるいは一般常識として、全ての人が持つ通行の権利を表す言葉である、と言える。これを日本語に訳すとすれば、「公道」という言葉がふさわしい。

21 歴史上英国における「道路」の認識は、当機構(2010)海外調査シリーズ 11「欧米の高速道路整備の基本思想」に詳しく記されている。これによると「中世のイギリスでは『道路』(Road)とは、具体的な構造物ではなく、法的あるいは慣習的な通行権を意味していた。」のであり、さらに「道路とは『王国内における、国王とその臣民の、他人の所有地に及ぶ、恒久的な通行権』であったという。国王だけでなく臣民も含まれていることが重要である。

22 なぜ“high”way と言うかは、どうやら文字通り「高い道」が語源のようである。AASHO (1952)によると、「highway は、周囲より高い、または土塁の、または盛土の、または丘にあったローマ街道に由来する。ローマ街道は道路の脇から中心に土を動かして形作られた。古代イングランドでは、このような高い道 (high way) は王の平和の保護下にあり、一般の人が制限なしに使うことができた。この意味で側道 (byway) や私道 (private road) とは区別された。」と言う。武藤(1995)も同様に「高い道」が語源であると記している。

（２）Road の定義（制定法における定義）²³

一般に道路意味する英語には“road”という言葉もある。イングランドの法令上 road は highway よりも広い概念を持つ言葉である。1988 年道路交通法では **road** を「一般にアクセスすることができる全ての公道及び他の道路（any highway and any other road to which the public has access）」と定義している。要するに、公道・私道を含め、一般の人が通れる道という意味である。従ってここには例えば大学や病院の敷地内の道路も含まれる。このような道路は例えば夜間や休日に通行が制限されることもあるので、highway とは言えない。

なお、スコットランドや北アイルランドでは別の法に基づき道路当局は「road authority」である。スコットランドではスコットランド道路法に基づき「road」は「一般が通行する権利を持つ道」と定義され、北アイルランドでは北アイルランド道路令により「road」は「public road」を意味すると定義されており、これらはイングランドの「highway」と同じ意味を持つ²⁴。

（３）Motorway・trunk road の定義（制定法における定義）

判例による「highway」の定義は上に示したが、行政として実務上高速道路を含め各種道路を定めておく必要があり、少々ややこしいが制定法により定義されている。

「motorway」は、簡単に言うと「1980 年道路法に基づく各政令（区間ごと）により、通行車種が限定された道路」と言える。もう少し詳しく述べると、政令（S.I.）である「The Motorway Traffic Regulation」の 3 (1)(f)項に、motorway は「第 4 条に基づく道路」と定義されている。第 4 条には「1980 年道路法の別表（Schedule）4 に基づくクラス I および II の交通にのみ使用される全ての特定道路（special roads）に適用」とされている。これらのクラスは自動車交通である。

なお、「motorway」は通常「高速道路」と訳されることが多いが、英国では往復の車線が分離されていれば、motorway でない道路すなわち歩道のある道路や自転車が車道を通行できる道路でも、自動車は同じ制限速度（70mph＝約 113km/h）で走ることができるため、motorway は特別に「高速」な道路ではない。厳密な意味では「自動車専用道路」と訳すことがふさわしい。

「trunk road」（幹線道路）とは、交通大臣（＝国）が特定道路（special road）計画により整備する道路のことをいう。なお motorway も特定道路計画により整備されるため、法的には motorway も幹線道路の一部であるが、一般的には幹線道路は高速道路を除いたものとして使われている。

（４）Motorway の定義（構造上の定義）

英国の各種基準を広く定める **British Standard (BS)** では、BS6100 2.4.1 において Motorway を次のように定めている。

「アクセス制限された上下分離道路で、他の交通車線と同じ平面で交差せず、特定の自動車交通の利用にのみ供される道路」 Limited access dual carriageway road not crossed on the same level by other traffic lanes, for the exclusive use of certain classes of motor vehicles.

23 road という言葉は、比較的新しい英語のようである。Rose(1952)やジーニアス英和大辞典によると、このような現在の道路という意味として使い始められたのは 16 世紀からであるとのことである。

24 スコットランド及び北アイルランドの両地方で「highway」の代わりに「road」が使われているのは、ローマ帝国の勢力が両地方には至らなかったことも関係するのではないかと想像させるくらい英国は歴史的、地理的に奥が深い。脚注 21 及び 22 参照。

1-5 イングランドの道路区分と延長及び道路当局

イングランドでは、一般に道路は重要度の高い順に高速道路、A道路、B道路、C道路、その他道路に区分される。案内標識ではB道路まではそれぞれM、A、Bの文字と道路番号の組み合わせで例えばM1、A3などと表される。

A道路の主要な一部は一般に幹線道路（trunk road）と呼ばれている。この幹線道路と高速道路（Motorway）を合わせ、「戦略道路網（Strategic Road Network）」と呼ばれる。

日本の道路管理者に相当する者を英国では道路当局（highway authority）と呼ぶ。戦略道路網の道路当局は交通大臣であり、交通省の執行機関である道路庁が交通省に代わり実務を行っている。戦略道路網以外の道路に関しては、日本の県や市に相当する各地方自治体が道路当局である（図1-1）。地方自治体については第6章にて述べる。

道路庁が2011年4月に公表した業務計画（Highways Agency Business Plan 2011-12）においては、道路庁の所掌する戦略道路網の延長は4,300マイルあまりとなっている。これは6,920kmである。

交通省の統計書「Transport Statistics Great Britain」によると、2009年4月1日現在の高速道路及び幹線道路の延長は、7,215kmであり、上記と約300km異なる。

（延長が異なる理由）イングランドの幹線道路は、区間を区切って地方自治体に移管され同時に幹線道路でなくなることがある。これを **detrunking** という。統計書と道路庁公表の延長が異なるのは、移管された延長が反映されていないことによるのではないかと推察される。例えば、2009年1月と3月にはA65の計約59kmが移管されたが、2009年4月時点の交通省統計データを見ると幹線道路から差し引きされていないようである。



図1-1 イングランドの道路区分と道路当局

1-6 制限速度

イングランドでは、政令（S.I.）に基づき²⁵、乗用車は、高速道路及び上下分離車線区間においては70mph（113km/h）で、上下非分離車線（対面通行）においては60mph（97km/h）で走行

²⁵ The 70 miles per hour, 60 miles per hour and 50 miles per hour (Temporary Speed Limit) (Continuation) Order 1978

することができる。市街地は別途規制を行うことができ、30～40mph 程度となる。対面通行の一般道でも日本の高速道路並みにスピードを出すことができる。（表 1－6）

表 1－6 日英（イングランド）の制限速度

日 本		英国（イングランド）	
高速道路	80～100km/h	高速道路（Motorway）	113km/h（70mph）
その他専道	60～80km/h 程度	上下分離道路	113km/h（70mph）
一般国道	40～60km/h 程度	上下非分離道路 （一般の対面通行道路）	97km/h（60mph）
		市街地	48-64km/h（30-40mph）程度

高速道路と上下分離の幹線道路は同じ制限速度であるが、その違いは通行車両が制限されているか否かである。高速道路でない幹線道路では写真に示すように歩道がある区間もあるし、自転車が車道を通行することが可能である。制限速度が 70mph=113km/h の区間に「歩行者横断注意」と記された標識が設置されている道路もある。（写真 1－1～1－4）



写真 1－1 往復分離道路（A24 制限速度 70mph=113km/h）
赤丸は速度規制解除＝法定の最高速度 70mph 区間を意味する



写真 1－2 同上（幹線道路 A23 制限速度 70mph 赤丸は自転車走行の案内）



写真 1－3 同上（幹線道路 A303 制限速度 70mph 区間 交差点手前）



歩行者横断注意標識

写真 1－4 往復分離道路上の注意標識（A 道路、制限速度 70mph 区間）

1－7 自動車関係諸税

英国にはかつて道路特定財源制度があったが、1955 年に廃止されて以降現在ではなく、道路関係費は全て一般財源から賄われている。自動車関係諸税は、他のほとんどの税と同様に、中央政府が徴収している。税収入を表 1－7 に、道路関係歳出を表 1－8 に示す。

表 1-7 英国の道路関係税収入

道路関係税収入 2008/2009年度

自動車税	千台	百万ポンド	億円(四捨五入) (1ポンド=130円)
自家用及び小型貨物車	30,403	5,091	6,618
バイク、スクーター、モペット	1,181	52	68
バス、長距離バス	111	29	38
貨物車	438	250	325
他	2,173	19	25
計	34,305	5,441	7,073
燃料税計			
ガソリン		11,315	14,710
軽油		12,689	16,496
計		24,615	32,000
計		30,056	39,073

出典: Transport Statistics Great Britain. 表7.15

<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/tsgb/>

表 1-8 英国の道路関係歳出

支出(イングランドのみ)

2007/2008年度

	百万ポンド	億円(四捨五入) 1ポンド=130円
高速道路及び幹線道路		
新規建設、改良、構造的維持	1,544.6	2,008
既存維持管理(日常・雪氷含む)	534.7	695
DBFOシャドー・トーラ	225.1	293
地方道路		
新規建設、改良、照明、安全、構造的維持	3,254.0	4,230
橋梁構造維持及び補強関連の対収入支出	52.7	69
日常・雪氷維持管理	1,121.6	1,458
安全	499.2	649
照明	433.0	563
合計	7,664.9	9,964

出典: Transport Statistics Great Britain. 表7.13

<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/tsgb/>

自動車関係の税について、英国では購入時には20%の付加価値税（日本で言う消費税）と登録費以外に税金はない。保有段階の自動車税も税率は至ってシンプルである。（表1－9）

表1－9 欧州4カ国の自動車関係諸税

自動車関係諸税の税率（個人用乗用車 2010年現在）

※燃費10km/ℓ = CO2排出 232g/km相当

		ドイツ	フランス	イタリア	イギリス
取得段階	付加価値税	19.0%	19.6%	20.0%	20.0%
	自動車登録費	€26.3	€27～€46 (地方で異なる)	€100	£55
	その他		CO2排出量による 155g以下 €0 160g以下 €200 195g以下 €750 245g以下 €1,600 246g以上 €2,600	登録税: 国と地方の計 (国) €3.5119/kw (地方) 国の30%まで (例) 150ps=110kw →€386	—
保有段階	自動車税	以下の合計 1. CO2排出量による区分 120g/km以下 €0 120g/km以上1gごとに€2 2. エンジン排気量による区分 100ccごとに€2 ※燃費10kmで20エンジン →112×2+20×2=€264	CO2排出量245g以上 €160 ※245g以下は課税なし	標準課税額 排出ガス基準ユーロ4.5 100kw以下 €2.58/kw 100kw超 €3.87/kw 排出ガス基準ユーロ3 100kw以下 €2.70/kw 100kw超 €4.05/kw 電気自動車、LPG車: 75%減税 (例) 150ps、ユーロ5 →258+38.7=€296.7	CO2排出量による区分 100g/kmまで £0 101～110g/km £20 111～120g/km £30 121～130g/km £90 131～140g/km £110 141～150g/km £125 151～165g/km £155 166～175g/km £180 186～200g/km £235 201～225g/km £245 226～255g/km £425 256g/kg以上 £435
	特別の記述がない限り年間の税額				
使用段階	ガソリン	€0.655/ℓ	€0.6062/ℓ	€0.564/ℓ	£0.5619/ℓ
	ディーゼル	€0.470/ℓ	€0.4278/ℓ	€0.423/ℓ	同上
	付加価値税	19%	19.6%	19.6%	20.0%

出典: ACEA Tax Guide 2010 (European Automobile Manufacturers Association)

第2章 交通省と道路庁

2-1 交通省と道路庁との関係

日本の「道路管理者」に相当する者を、英国の法では「道路当局 (Highway Authority)」という。1980 年道路法においてイングランド内の幹線道路 (Trunk Road) の道路当局は交通大臣と定められている。道路庁は、幹線道路の維持・管理・運営に関し交通大臣及び交通省の執行機関 (Executive Agency) である。道路法でいう幹線道路とは、前述のとおり戦略道路網 (Strategic Road Network) と同義で、高速道路 (Motorway) も含まれる。

道路庁職員は交通省職員と同じ公務員 (civil servant) であるという点で、道路庁は日本に例えると気象庁や観光庁のような国家行政組織法に基づく「外局」に近いと言える。ただし英国内の省庁は法のもとに設立された組織ではなく、交通省及び道路庁も同じである。

交通省と道路庁の関係は「**道路庁枠組み文書**(Highways Agency Framework Document)」に定められている。ここに記載されている各者の役割は次のとおりである。**別添 2-1**に枠組み文書の全文訳を付した。

交通大臣：	議会に対する責任を持つ
交通省事務次官：	最高責任者 (Principal Accounting Officer)
交通省国内交通局長：	補佐責任者 (Sponsor)
道路庁長官：	責任者 (Accounting Officer)

なお「accounting」という言葉は通常「会計の」と訳されるが、この枠組み文書内に記されている内容は当然会計以外の本来業務も含まれており、ここでは「責任のある」という意味だと理解できる。また「sponsor」には「保証する」あるいは「後援する」という意味があるが、ここでは事務次官を支援する者であることから「補佐責任者」とした。

2-2 道路以外のインフラ担当組織と公的組織（参考）

日本では交通省の組織である港湾局や河川局がそれぞれ港湾・空港事業及び河川事業を行っているが、イングランドでは、港湾・空港事業は民間企業である BAA (旧英国空港局=British Airport Authority) や英国港湾協会 (ABP=Associated British Ports) が港湾・空港事業を行い、河川事業は環境食糧農村省下の公的組織 (public body) である環境庁 (Environment Agency) が行っている。この環境庁は、道路庁と同じ「Agency」と名を持つが、国の組織ではなく、個別法に基づく独立した組織である。また環境庁の職員は道路庁と異なり公務員 (civil servant) ではなく、公的組織職員 (public servant) と呼ばれる (公的組織については**別添 4**を参照)。**図 2-1**にこれらの関係をまとめた。

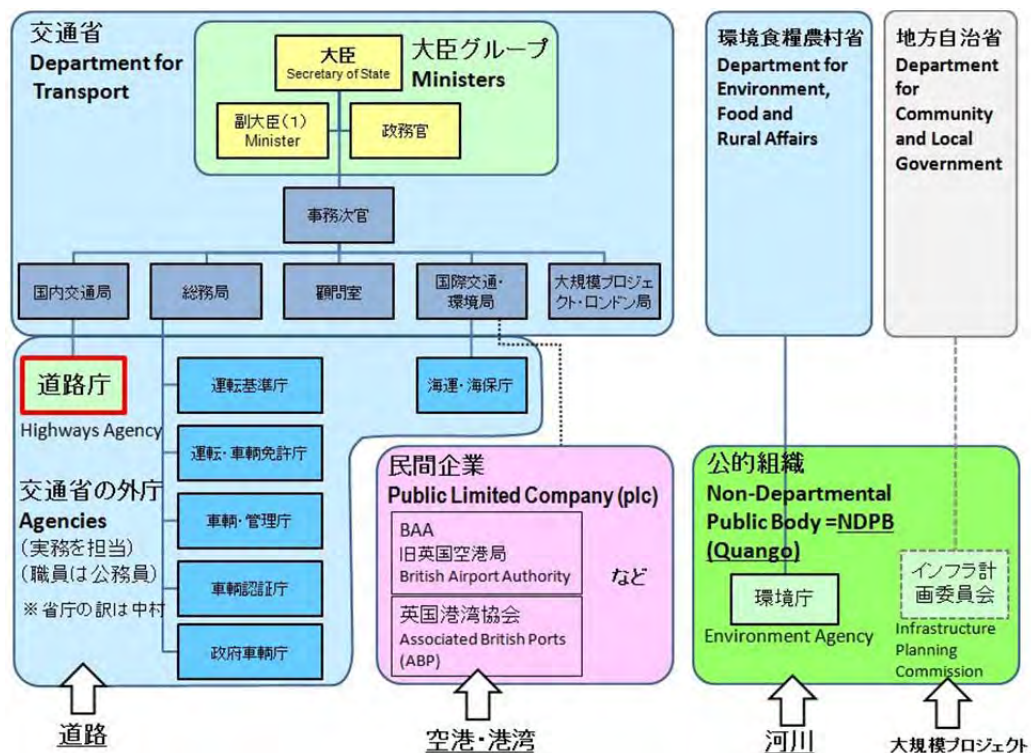


図 2-1 交通省と道路庁及びインフラ関連組織（イングランド） 筆者作成

2-3 道路庁の概要

道路庁が所掌するイングランドの戦略道路網は、高速道路（M 道路）約 2,500km、高速道路以外の幹線道路（A 道路の一部）が 4,350km、計約 6,850km である（次ページ図 2-2）。延長の出典は 2010 年道路庁業務計画²⁶による。道路区分及び道路延長については 2.4 を参照されたい。

本庁はロンドンにあり、イングランド内の地方 7 箇所地方事務所があるが、この地方事務所には本社機能が分散されている。またこの地方事務所とは別に地方管制センター（Regional Control Centre = RCC）が 7 箇所ある。ここでは CCTV や非常電話など通信網により日本の高速道路会社の管制室のような業務を行っている。この他道路管理のための事務所（Outstation）が 32 箇所ある。

職員数は約 3,500 人で、このうち交通管理員（Traffic Officer）と呼ばれる職員が 1,500 人いる。この交通管理員は、高速道路における事故対応など交通管理を行う者で、日本の高速道路会社の交通管理隊に類似しているが身分は道路庁職員と同じ公務員である。交通管理員は 2004 年交通管理法に基づき、以前は警察が行っていた業務を分担して行っている。

本社機能が分散されているため、ロンドン本庁では財務、計画評価、コミュニケーションなどの限られた部署のみが置かれており、職員数は 60 名程度である。ロンドン本庁に常勤する理事も 5 人中 3 人である。道路庁組織図を次々ページ図 2-3 に示す。

英国では基本的に道路は無料であるが、幹線道路では次の 3 箇所が有料道路である。

M6Toll、セヴァン橋、ダートフォード横断道路

これら有料道路については第 3 章で詳述する。

26 Highways Agency Business Plan 2010

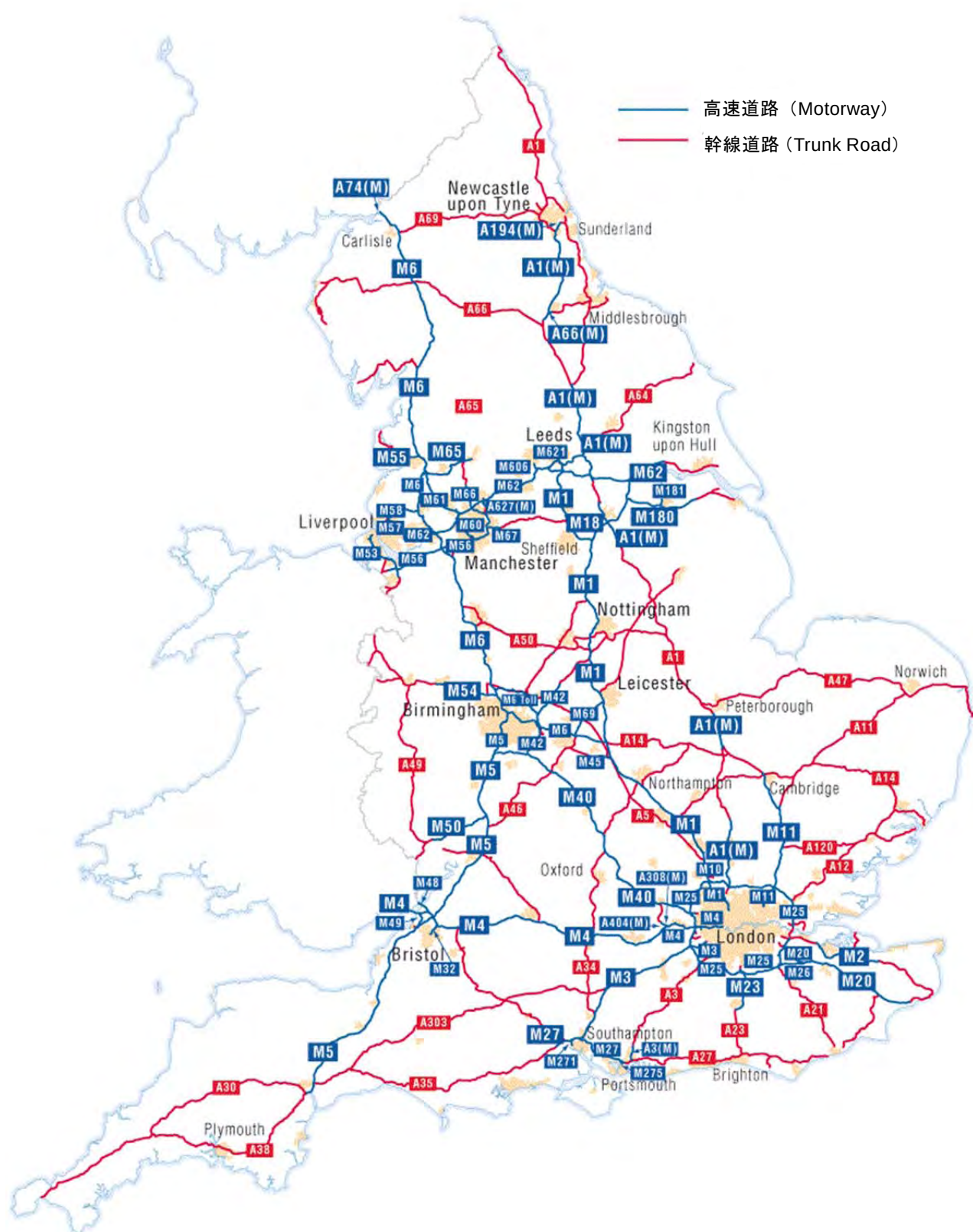


図 2 - 2 道路庁の所掌する道路

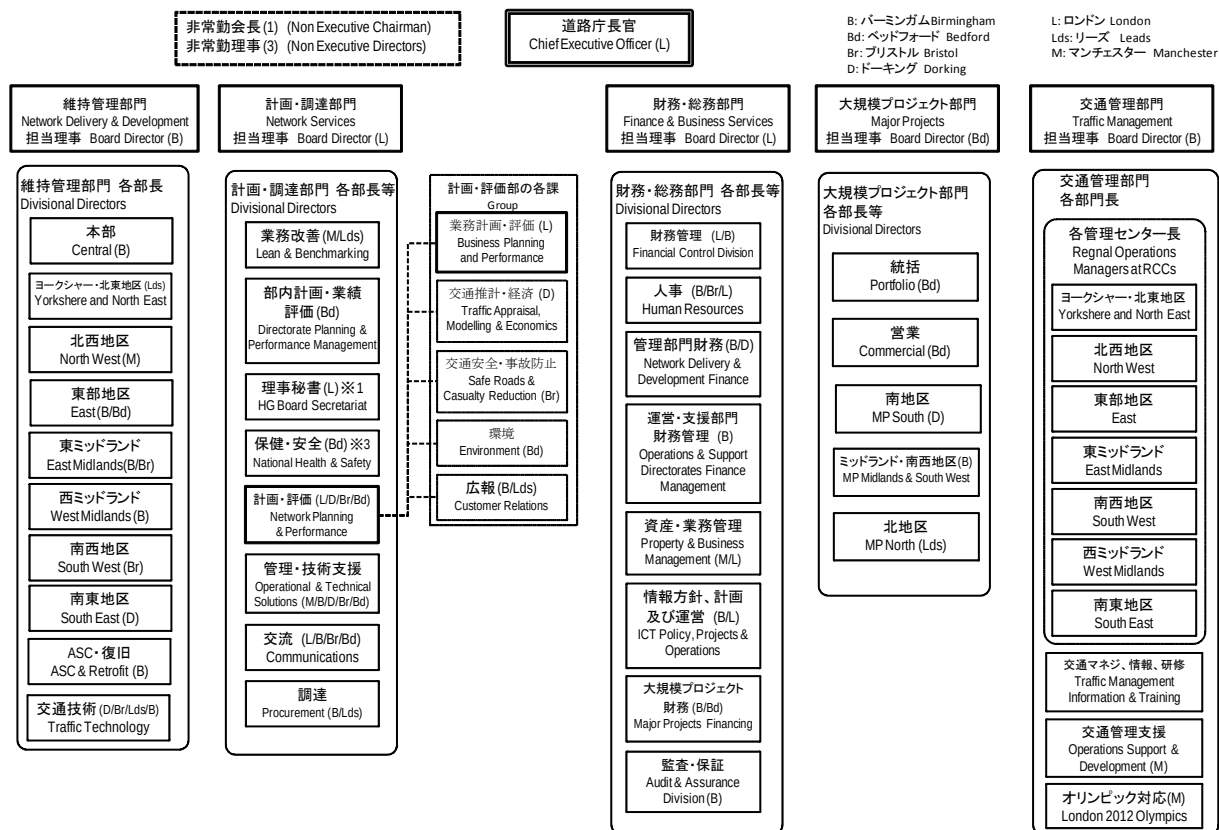


図 2-3 道路庁組織概略図 (2011.8 時点)

2-4 維持管理業務

(1) 業務エリア

道路庁においては維持管理業務を民間企業に外注している。イングランドを12のエリアに分け、エリアごとに維持管理業務を一括発注している。この発注をMAC契約（Managing Agent Contractor Contract）と呼んでいる。一部区間（11区間）はPFIによりMAC契約とは別のPFI会社が独自に維持管理を行っている。道路庁ではこの11箇所の無料区間PFIをDBFOと呼んでおり、本文書でも以降この呼称を用いる。DBFOについては第4章で詳述する。

エリア番号は14までであるが、11番はエリア合併により欠番となっており、またロンドン地域の5番は全てDBFO会社が維持管理を行っているため、MAC契約のエリアとしては12となる。

1エリア（1契約）あたりの管理延長は単純計算で約480kmとなる。エリア内に数箇所の事務所（Outstation）があり、請負人は交通管理業務と敷地を共有して使われている。

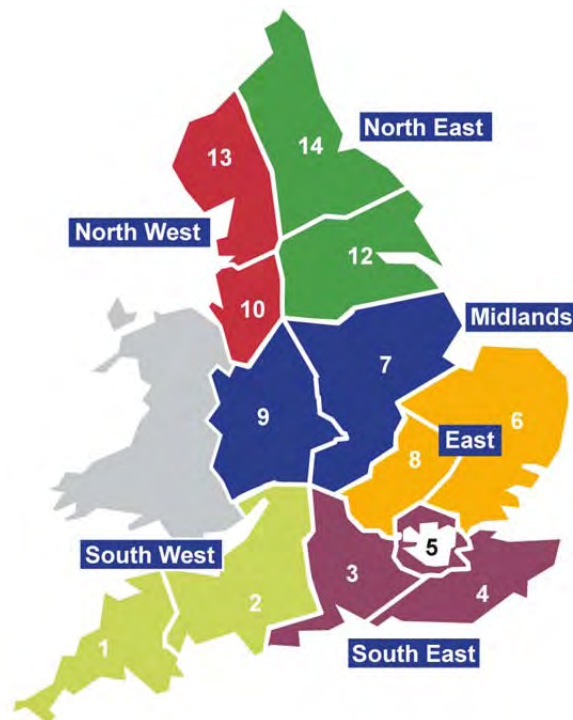


図 2-4 道路庁維持管理業務のエリア

契約の請負人は管理コンサルタント会社と建設会社の JV がほとんどである（表 2－1）。例外はエリア 6 とエリア 9 で、それぞれ Atkins 社と Amey 社の各 1 社が請け負っている。

表 2－1 MAC 契約 JV 構成と担当エリア（2011 年 10 月現在）

JV 事業者名	建設会社	コンサルタント会社	エリア
Enterprise Mouchel	Enterprise	Mouchel	1、3、13
Balfour Beatty Mott McDonald	Balfour Beatty	Mott McDonald	2、4
A-one+	Colas&Costain	Halcrow	7、10、12、14
Carillion WSP	Carillion	WSP	8
Atkins	Atkins	—	6
Amey	Amey	—	9

（２）新たな契約方法（ASC）

道路庁は 2012 年から順次 MAC 契約を新たな契約方式すなわち ASC（Asset Support Contract＝資産サポート契約）に移行させることを公表している。12 のエリア分けの変更は行わず、契約の内容を新たに年々コストを削減できるようなレート表を導入したり、新たな管理基準となる AMOR（Asset Maintenance and Operational Requirements）を適用したりするなど、コストと品質を重視した契約になっている。AMOR のサンプルは道路庁のウェブサイトに公表されている。

この ASC が導入された背景として、2009 年に会計検査院（NAO＝National Audit Office）から維持管理業務の改善を促されたことがある²⁷。この中で指摘された内容の主なものは以下のとおりである。

- ・「道路庁の品質管理の仕組みは、コストや品質よりはむしろ契約の要求どおりに行われているかを確認することに主眼が置かれている」
- ・「各エリアにより、例えば舗装工、レーンマーク工でかなりの単価差がある」
- ・「MAC 契約を管理するために重要であるにもかかわらず、この数年の間に 50 人の技師が離職している。道路庁は、（中略）技術的能力かつ営利的管理能力の高い職員が必要である」

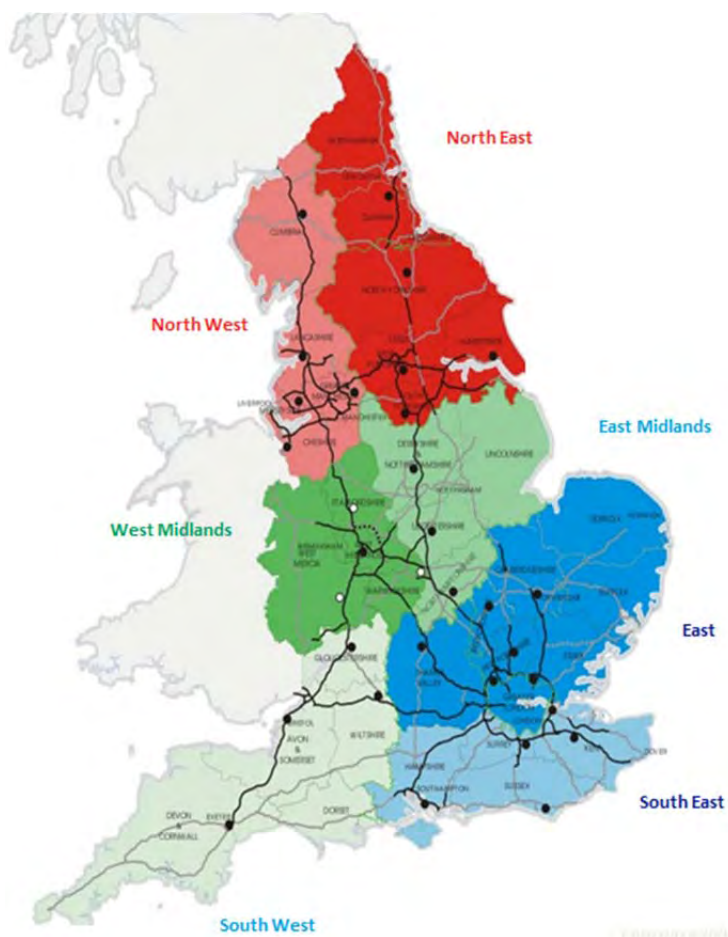


図 2－5 道路庁交通管理業務のエリア

27 NAO (2009) “Highways Agency Contracting for Highways Maintenance”

2-5 交通管理業務

(1) 概要

道路庁の所掌する道路のうち高速道路における交通管理業務は、2004 年交通管理法（Traffic Management Act 2004）に基づき道路庁職員である交通管理員（Traffic Officer）が実施している。交通管理員約 1500 人のうち、7 箇所の管制センター（RCC）に計約 300 人、現場巡回が約 1,200 人勤務しており、警察及び維持管理業者と連携して業務を実施している。

エリア分けは前ページ図 2-5 のとおり、また警察との業務分担は下の表 2-2 のとおりである。

表 2-2 交通管理員（Traffic Officer）と警察との業務分担

管制センター業務	事故処理	警察事案事故対応	道路庁事案事故対応	非常電話対応	事故表示設定	請負人及びレッカーサービス等連絡
		Handling Police-led incidents	Handling HA led incidents	Emergency roadside telephone call handling	Incident sign setting	Liaison with HA contractors/ roadside service providers
	交通監視	事故対応または犯罪行為に関する CCTV 利用	交通監視に関する CCTV 利用	リアルタイム交通管理		
		CCTV use for incident management and criminality	CCTV use to monitor traffic flow	Real-time traffic management		
	情報提供	交通情報のメディア提供	計画的迂回表示設定	戦略的表示設定		
		Providing network information to media	Tactical diversion sign setting	Strategic sign setting		
路上（現場）業務	事故処理	犯罪対応	警察事案事故の処理	軽微な衝突事故対応	道路交通法違反取締り	パトカーによる巡回
		Managing criminal activity	Management Police-led incidents	Management of minor collisions	Enforcement of road traffic offences	High visibility patrols
	交通処理	放置自動車対応	事故・故障車対応	一時車線規制	路上障害物・動物処理	インフラの補修
		Dealing with abandoned vehicles	Removal of damaged/ broken down vehicles	Providing rolling roadblocks and temporary road closures	Clearing debris and animals	Repairing and improving the infrastructure
	その他業務	任意の自動車の伴走	規定外積載車の伴走（必要な場合）	道路工事の監視	その他事象	道路利用者の教育
		Escort certain vehicles	Escorting abnormal loads if required	Monitoring roadworks	Special events	Road-user education
中央機能	業務計画	協定・基準策定	緊急時対策	規定外積載車ルート設定	定期交通管理計画	道路工事対応策
		Develop protocols and standards	Contingency planning	Routing of abnormal loads	Planning fixed traffic management	Planning for roadworks

警察
道路庁（交通管理員）
両者協働

(2) 東地区地域管制センター（RCC）の例

- ・管理延長 513km
- ・エリア内には作業所を併設した地域管制センター1箇所（図中青丸）と、事務所（Outstation）6箇所がある。

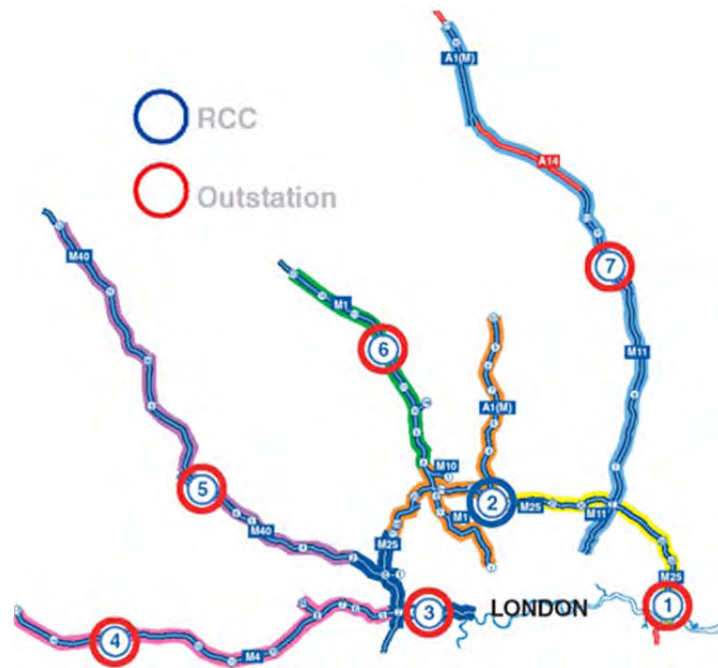


図 2 - 6 東地区管理道路図



写真 2 - 1 東地区地域管制センター内部



写真 2－2 道路庁パトロールカー （三菱パジェロ、現地名 Shogun）



写真 2－3 パトロールカー内部



写真 2－4 規制機器の設置例

2-6 大規模プロジェクトの例

道路庁では現在 7 件の大規模プロジェクトが実施されている。これらの多くは既存の高速道路を活用してコストを抑えながら交通容量を拡大する「管理高速道路 (managed motorway)」プロジェクトである。道路庁の行う管理高速道路とは、路肩走行 (HRS=hard shoulder running) と本線可変速度規制の組み合わせにより交通容量を拡大させる方法である。

高速道路 M1 の 10 番インターから 13 番インター間において行われている大規模改良工事もこの管理高速道路プロジェクトの一つである。工事延長は本線 24km、請負人はコステイン・カリリオン JV、請負額は約 400 億円である。本プロジェクトをこの JV 1 社で請け負っている。

当初契約は単純な拡幅工事で 2005 年に締結されたが、2009 年に計画を管理高速道路に変更し、2010 年 8 月現在で完成予定 (契約終了) は 2013 年春である。工事内容は本線土工、舗装、可変速度規制標識のための門柱、照明、CCTV、ケーブル敷設などが含まれている。

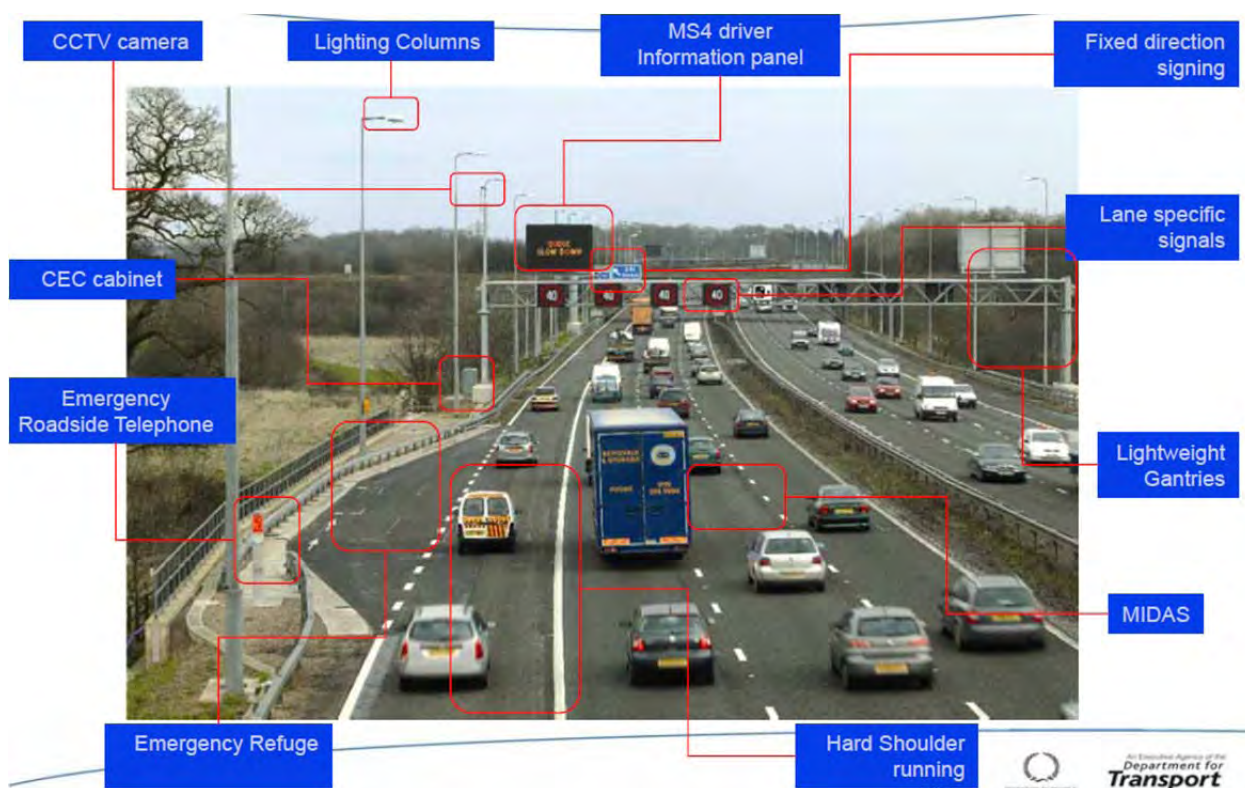


写真 2-5 M1 10-13 番インター拡幅工事

JV は現場事務所を 1 箇所もち、事務所内には所長以下職員約 125 名が勤務している (2011.8 時点)。道路庁側の本プロジェクト担当は 3 名である。大規模プロジェクトに関して道路庁には本事例に限らず現場事務所はない。担当者は 7 箇所の地方事務所のうちいずれか近くに籍を置いているものと思われる。

JV とは別に、道路庁は本プロジェクトを管理するため、管理コンサルタントであるパーソンズ・プリンカー・ホフ社と契約している。日常の出来形や品質の管理は同社が行っているものと思われる (次ページ図 2-7)。

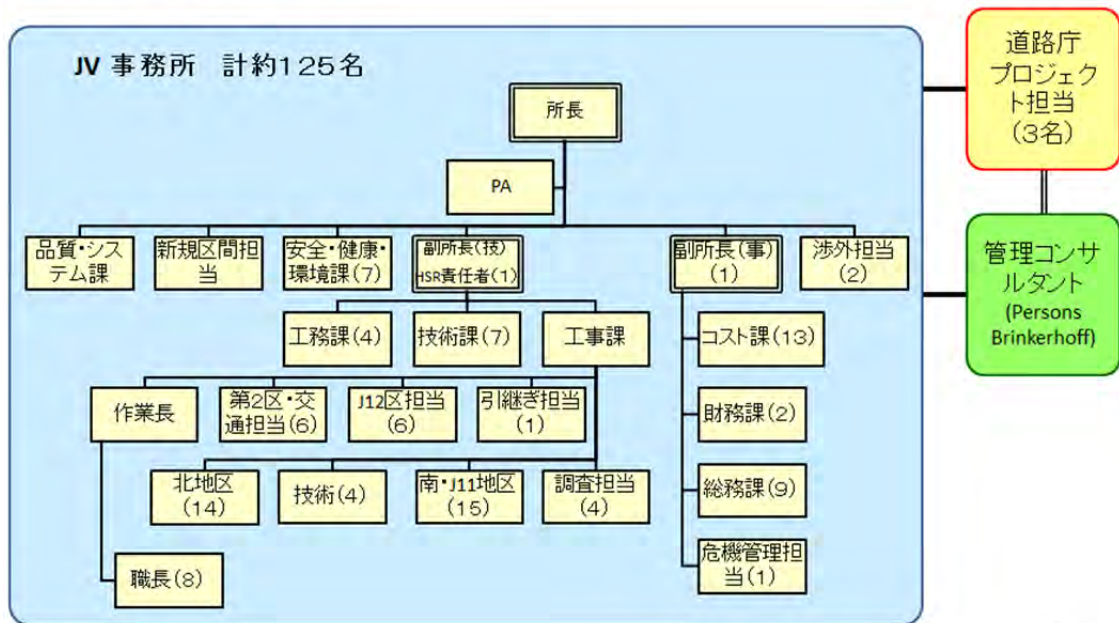


図 2 - 7 M1 10-13 番インター拡幅工事 請負人事務所組織図



写真 2 - 6 工事現場及び工事監視室の状況

○本線工事区間（M1 J10～13 区間）



写真 2－7



本線脇の工事看板

写真 2－8



写真 2－9

↑ 対向車線の路肩で工事中。中央分離帯を仮設で 1 車線分（写真で左に）ずらして上下線とも 3 車線を確保している。左端の黄色い柱は監視用 CCTV。



写真 2－10 工事区間終了

2-7 英国の道路建設コストの例

2011年6月27日付BBCウェブサイト記事によると、英国のkmあたり道路建設コストのは、高速道路では、スコットランドのM74グラスゴー地区（高架区間）が最も高く104億円/kmである。ただし道路庁の管轄する道路ではない。道路庁の道路としては、2011年7月に供用したロンドン南西部の幹線道路A3ハインドヘッド・トンネルで、200億円/kmである。最も高い道路は、ロンドン市内のドックランド地区にあるライムハウス・リンク・トンネルで330億円/kmとのである。

表2-3 英国の道路建設コスト歴代トップ3

順位	道路種別	道路名	建設コスト (£ 1 = 130 円で換算)
第1位	市道 (ロンドン市)	ライムハウス・リンク・トンネル (ロンドン市 A1203、4 車線)	330 億円/km
第2位	幹線道路 (道路庁)	A3 ハインドヘッド・トンネル (道路庁、4 車線)	200 億円/km
第3位	高速道路 (スコットランド)	M74 グラスゴー地区 (スコットランド、6 車線)	104 億円/km

出典：2011年6月27日付BBCウェブサイト記事



図2-8 幹線道路A3ハインドヘッド・トンネル位置図

2-8 サービスエリア (SA)

(1) 概要

イングランドではサービスエリアは高速道路区域外となり、道路庁は運営していない。民間事業者が道路法に基づき高速道路に接続する。現在全イングランドでサービスエリアは 70 箇所あり、これを民間会社 6 社が運営している（次々ページ図 2-9）。

高速道路に直結するサービスエリアは、交通省通達²⁸ (Circular 01/2008) により、24 時間営業の軽食販売やガソリンスタンドの設置などが定められている。通達により定められた主な施設は表 2-3 のとおりである。

サービスエリアの設置間隔については、本通達によるとこれまで 30 マイル程度（通常おおむね 30 分程度）間隔で整備されてきたという記述がある（55 項）。

表 2-3 交通省通達に定められたサービスエリアの施設

○24 時間営業、年中無休の施設
・無料のトイレ
・授乳エリア
・無料のピクニックエリア
・現金の使える公衆電話
・ガソリンスタンド
・軽食・ホットドリンク
○その他施設
・午前 6 時から午後 10 時まで営業する食堂 (hot substantial food)

なお、2006 年道路安全法 (Road Safety Act 2006) では、より簡素な施設を持つ「休憩エリア (rest area)」を設置し、休憩施設間距離を短くすることが提案された。これは主に職業ドライバーを対象にしたものである。しかし今のところ実現には至っていない。最近の報道によると、新政権の緊縮財政により今後も事実上設置されないこととなったとのことである（2011 年 7 月 11 日付テレグラフ紙）。

28 Department for Transport. Circular 01/2008 Policy on Service Areas and Other Roadside Facilities on Motorways and All-Purpose Trunk Roads in England.



図 2-9 イングランド内の高速道路サービスエリアと運営会社

（２）サービスエリアの例

①M1 下りロンドンから最初のサービスエリア（London Gateway：Welcome Break 社）



直近の SA2 箇所が表示



約 2.4km 手前
ホテルが併設される



入口直前
コーヒーショップと
ハンバーガーショップ



サービスエリア入口ランプ。高速道路区域外の表示がある。



建物全景（上下一体型）



←入口を入ったところに渋滞情報

ATMはあるが→
手数料が1.95
ポンドかかる。



↑このSAでは、建物内に売店が2店併設されている。
(WHSmithとWaitrose)



カフェテリア



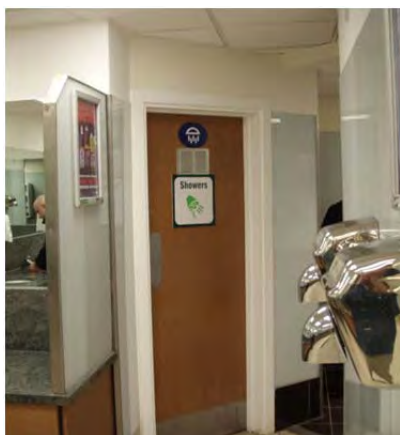
↑トイレの案内



↑洗面台



↑比較的清潔



トイレ隣にシャワールームあり



駐車場の隣にはホテルが併設
(Days Hotel)



併設の GS は駐車場から出口までの間にある

②有料高速道路 (M6Toll) のサービスエリア (Norton Canes : Roadshef 社)



← 1/2 マイル手前の案内標識



SA 店舗建物の全景
(上下一体型)



ここでもホテルが併設
(Premier Inn)

建物内



建物内の一角にタグの展示



トイレは比較的清潔



←大型車用駐車場にある案内板

2 時間以上の駐車は課金との表示



国際運行用に 1 2 か国語で説明



2-9 その他高速道路の状況

○M1 下り 舗装の補修後



M1 のロンドン～バーミンガム間でこのような目立ったつぎはぎはこの区間のみ。

○一部舗装改良



1 車線半を改良している区間と、1 車線を改良している区間

○非常電話 …防護用のガードレールはない。



キロポスト：M1 下り 17.8 マイル

ロンドンを基準に「A」は日本で言う下り、「B」は上り。

- 「この先 100 ヤード路肩なし」の表示。跨道橋前後で路肩が狭くなっている。
このような区間がかなりある。



- 同様な区間、橋梁のため路肩が狭くなっている。ここの橋梁区間は路肩がない。
制限速度は前後と変わらず 70mph



- 車間距離確保の標識。「^ 印を二つ分とれ」と表示
されている。等間隔の ^ 印が延々と数キロ続いていた (M6)。



○切土 …M40（ロンドン～バーミンガム間）で最も深い切土でこの程度
イングランド内がいかに平坦かが分かる。



○電光掲示板の例

↓ 走行時間



↓ 一般道の通行止め



↓ 25 日～27 日イベントあり



○M40 は DBFO 区間である。



数キロ～十数キロに 1 箇所左のような表示がある。

「M40 Maintained by UK HIGHWAYS for HIGHWAYS AGENCY」と書かれている。

「UK Highways」は DBFO の会社名。

※路面の状態は特に一般の区間と大差はないと感じた。

■その他

○イギリスらしい風景 …平坦な土地が続く。



○高速道路は通常 3 車線だが、5 車線の区間もある。(M1 Luton 付近)



○合流箇所の車線の案内。写真の場所は 2 車線ランプ。



○観光地は、茶色に図柄付きで示される。



県境は青色＋シンボル



第3章 英国の有料道路及び道路課金制度

3-1 英国の有料道路

英国の道路は高速道路を含み基本的に無料であるが、一部有料の長大橋やトンネルなどが存在している。有料道路は、法令上「有料道路事業 (Tolled Undertakings)」と「混雑課金の有料道路」に分類される。さらに交通省資料²⁹⁾によると、有料道路事業は4種類ある。(表3-1)

混雑課金の有料道路であるダートフォード横断道路は、以前は「有料道路事業」であったが、償還が終わったことに伴い、2000年交通法に基づき混雑料金として課金が継続されている。

イングランドの高速道路及び幹線道路における有料道路は、有料道路事業がセヴァン横断道路と M6Toll の2箇所、これにダートフォード横断道路が加わり計3箇所である。

有料道路の料金は、それぞれの法に基づく政令である「料金命令 (Toll Order)」により定められている。

表3-1 英国の有料道路の分類

種別	根拠となる法令	事業主体	箇所数	備考
有料道路事業 (Tolled Undertakings)	個別法または「1991年 新道路及び街路事業法」	政府 (道路庁)	2	セヴァン横断道路、M6Toll
		地方自治体	5	マーゼイトンネル・タイントンネル、ハンバー橋、タマー橋、イチェン橋 (以上イングランド)、クレドー橋 (ウェールズ)
		民間	8	(個別法に基づく公道上の民間有料道路)
	(非法定)	民間	多数	(私有地の民間有料道路)
混雑課金の有料道路	「2000年交通法」	政府 (道路庁)	1	ダートフォード横断道路

出典：交通省「Statutory Tolled Undertakings in the UK」

3-2 イングランドの高速道路及び幹線道路における有料道路

(1) ダートフォード横断道路

ダートフォード横断道路は、M25 環状道路の東に位置しテムズ川を横断する国道 (A282) で、M25 と一体となって環状道路を構成している (図3-1)。

2009年から道路庁の管轄となり、現在 DBFO により M25 を管理する Connect Plus 社が同横断道路も管理している。

内回り (北行き) が2車線の2本のトンネル計4車線で、外回り (南行き) が比較的新しくできた4車線の橋梁である。

料金所は内回り、外回りともにテムズ川の右岸 (南側) にある。

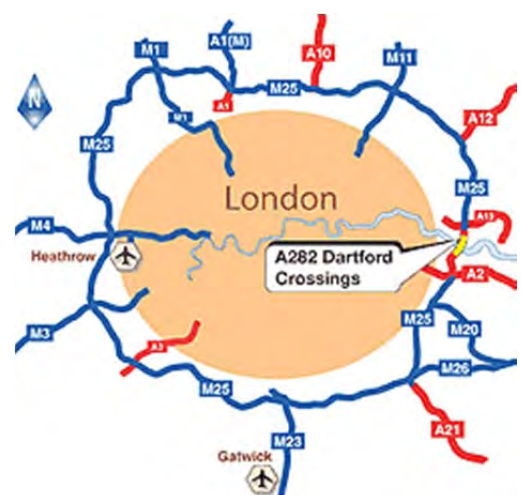


図3-1 ダートフォード横断道路位置図

29 Department for Transport, 「Statutory Tolled Undertakings in the UK」。

料金については、平日昼間の乗用車は約 200 円（1.5 ポンド）で、その他車種及び時間帯の料金は右の表 3-2 のとおりである。横断道路専用の車載器（DART と呼ぶ）を使うと現金払いより安くなる。夜間（22 時～翌 6 時）はいずれも無料となる。

<http://www.highways.gov.uk/roads/projects/4065.aspx>

<http://www.dart-tag.co.uk/nossl/home.php>

	Day Charges (06:00 - 22:00)		Night Charges (22:00 - 06:00)	
	Cash	DART-Tag	Cash	DART-Tag
 Motorcycles	FREE	FREE	FREE	FREE
 Cars	£1.50	£1.00	FREE	FREE
 2 Axle Goods	£2.00	£1.75	FREE	FREE
 Multi-axle Goods	£3.70	£3.20	FREE	FREE

表 3-2 ダートフォード横断道路料金表

（２）セヴァン横断道路

セヴァン横断道路は、イングランドとウェールズの南の境を流れるセヴァン川を横断する橋梁である。

M48 に架かる古いセヴァン橋と、M4 に架かる新しい第二セヴァン橋があり、いずれも英国道路庁の管轄で、PFI により

「Severn River Crossing plc (セヴァン川横断道路株式会社)」という会社が管理運営を行っている。

M48 は往復 4 車線で車道の両側に自転車が行き可能な道路が併設されている。

M4 は往復 6 車線で車道のみである。

料金は下表のとおり。料金は西行きの片道だけ課金される。料金所は、M48 はセヴァン川の東側に、M4 はセヴァン川の西側にある。



図 3-2 セヴァン横断道路位置図

表 3-3 セヴァン横断道路料金表

※2010 年現在の西行き（ウェールズ行き）料金、片道のみ課金

※バイク及び身体障がい者は無料

Vehicle Type		Cost
Category 1 (定員 9 名まで)	  	£5.50
Category 2 (定員 17 名までのバス、及び 3.5 トン未満の貨物車)	  	£10.90
Category 3 (定員 18 名以上のバス、及び 3.5 トン以上の貨物車)	  	£16.40

出典：運営会社ウェブサイトなど (http://www.severnbridge.co.uk/toll_prices.shtml)

(3) M6 Toll

M6 Toll は、短区間の橋梁及びトンネルを除き、英国唯一の高速道路における有料道路である。

【概要】

開通年 2003 年

延長 43km (27 マイル)

車線数 片側 3 車線

料金体系 均一料金

料金 (普通車) 平日昼間 5.3 ポンド (約 689 円) (※1 ポンド=130 円とした)

料金水準 約 3.7 円/km

運営会社 ミッドランド・エクスプレスウェイ (Midland Expressway)

所在地 5 番インター (T5) 付近

社員数 約 136 名 (組織は図 3-3 を参照)

料金支払い方法 現金、各種カード、プリペイドの「タグ」による無線通信



写真 3-1 M6Toll の無線料金支払い用タグ

表 3-4 M6 Toll 料金表

	月～金		土、日		夜間 (23～6 時)	
クラス 1 (バイクなど)	£ 3.00	390 円	£ 2.80	364 円	£ 1.80	234 円
クラス 2 (乗用車)	£ 5.30	689 円	£ 4.80	624 円	£ 3.80	494 円
クラス 3 (乗用車+牽引)	£ 9.60	1,248 円	£ 8.60	1,118 円	£ 7.60	988 円
クラス 4 (バン、バスなど)	£ 10.60	1,378 円	£ 9.60	1,248 円	£ 8.60	1,118 円
クラス 5 (貨物車など)	£ 10.60	1,378 円	£ 9.60	1,248 円	£ 8.60	1,118 円

本線には下の写真のような料金を表示した案内板が数箇所ある。



写真 3-2 料金案内板

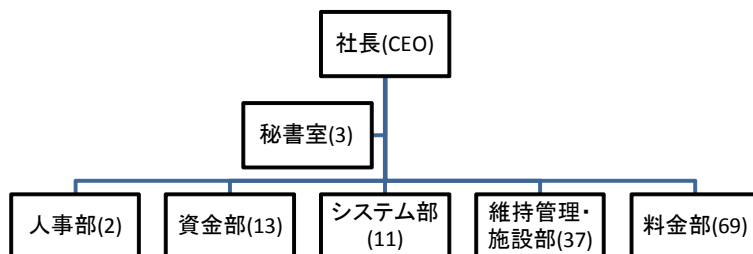


図 3-3 ミッドランド・エクスプレスウェイ社 組織図

() 内は社員数

M6Toll（紫色）は M6（水色）のバイパスとして建設された。
通過車両は混んでいなければ当然 M6 無料区間を走行するだろう。

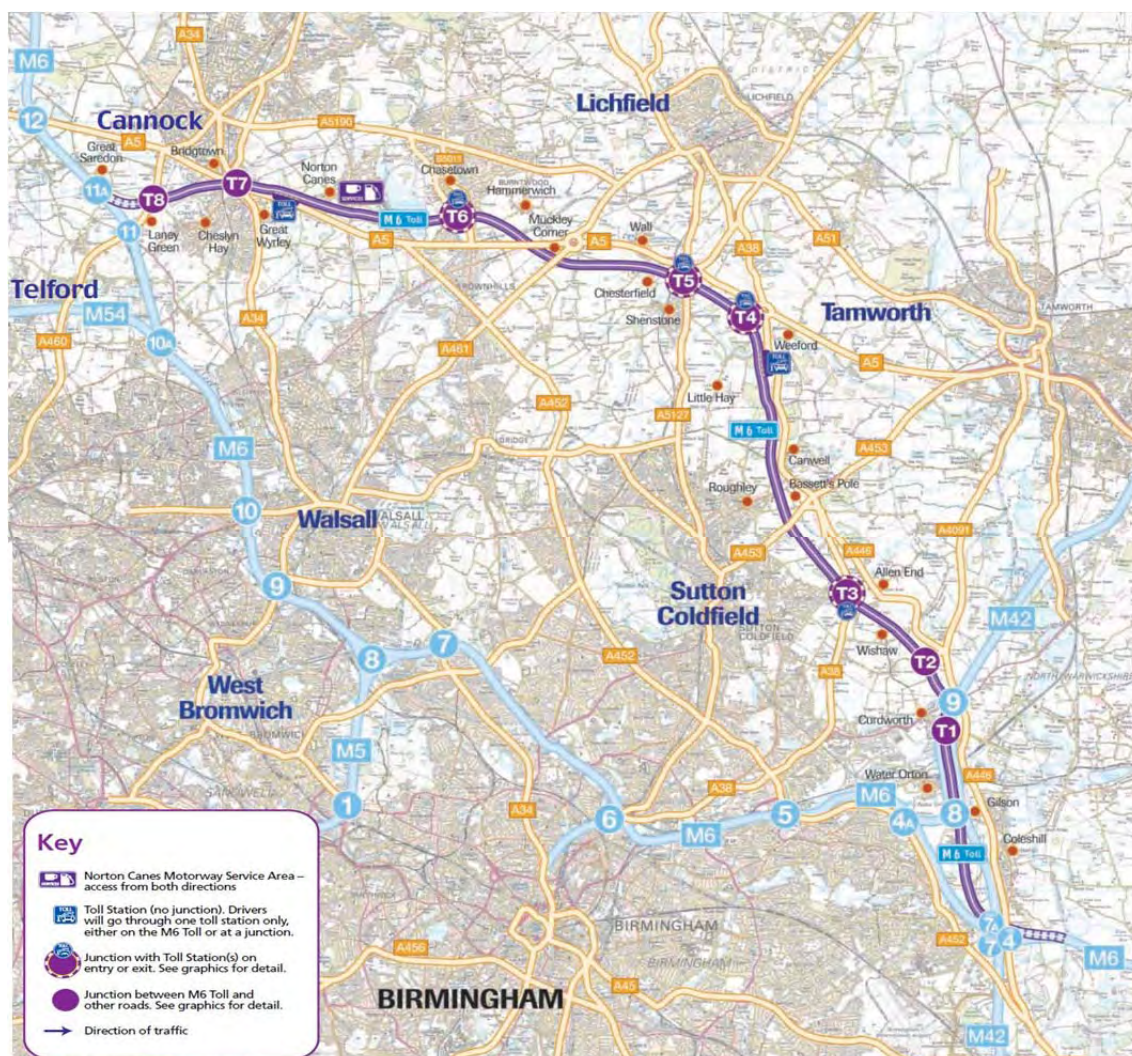


図 3 - 4 M6 Toll 及び M6 路線図



写真 3 - 3

ここから M6Toll 有料区間。オープンシステムなので料金所はない。



写真 3 - 4

M6Toll 本線。有料道路は交通量が少ない。

料金所直前



写真 3-5

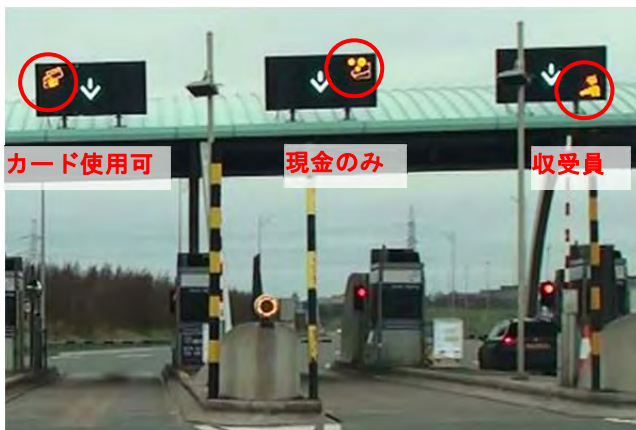


写真 3-6



写真 3-7



写真 3-8 カード支払機

図 3-5 路線模式図(図中「m」はマイルの意)





写真３－９ 管制室

全料金所ブースと本線全区間がモニターで確認できる。



写真３－１０ 社屋全景



写真３－１１ 維持作業基地（左）と凍結防止剤倉庫（右）

※Midland Expressway 社は、43km 区間に関し資金調達を始め料金収受や維持管理を含め全ての高速道路に関する業務を単独で行っている。日本の会社が海外で高速道路の業務を受注する際の参考になる。

3-3 ロンドンの市内課金

(1) 課金の導入とエリア拡大

ロンドンでは中心地の道路混雑緩和を目的として、2003 年より混雑課金が導入された。エリア内を通行する車両は事前に店頭またはウェブサイトで支払いを行う。エリアの入口には CCTV カメラが設置されていて、ナンバーを読み取り、事前に購入していない車両に対しては車の持ち主に対し請求書が送付される。

2007 年に課金エリアが西側に拡大され、山手線の内側に近い広さのエリアが対象となった。

この市内課金は、労働党政権の 2000 年に制定された「2000 年交通法」に基づいている。同法により、市内課金による収入はロンドン市の公共交通の改善に用いることができることとなっている。また、市内課金が導入されエリアが拡大されたのは、労働党リビングストン氏が市長の時代である。

これら交通法制定や市内課金導入は、英国労働党の公共交通を重視する方針が具体化された事例と言える。

(2) 課金エリア削減

新たな市長のジョンソン氏の方針に基づき、2011 年から西側の課金エリアは廃止された。報道によると西側エリアはもともと住民の反対が強く、課金廃止は住民との協議に基づき決定されたとのことである。これと時期を同じくして、課金額は 1 日 8 ポンドから 10 ポンドに値上げされた。保守党のジョンソン氏は 2008 年に当選したが、同氏はマニフェストに西側エリア廃止の協議を行うことを掲げていた。エリア削減はロンドン市の「政権交代」によるものとも言える。

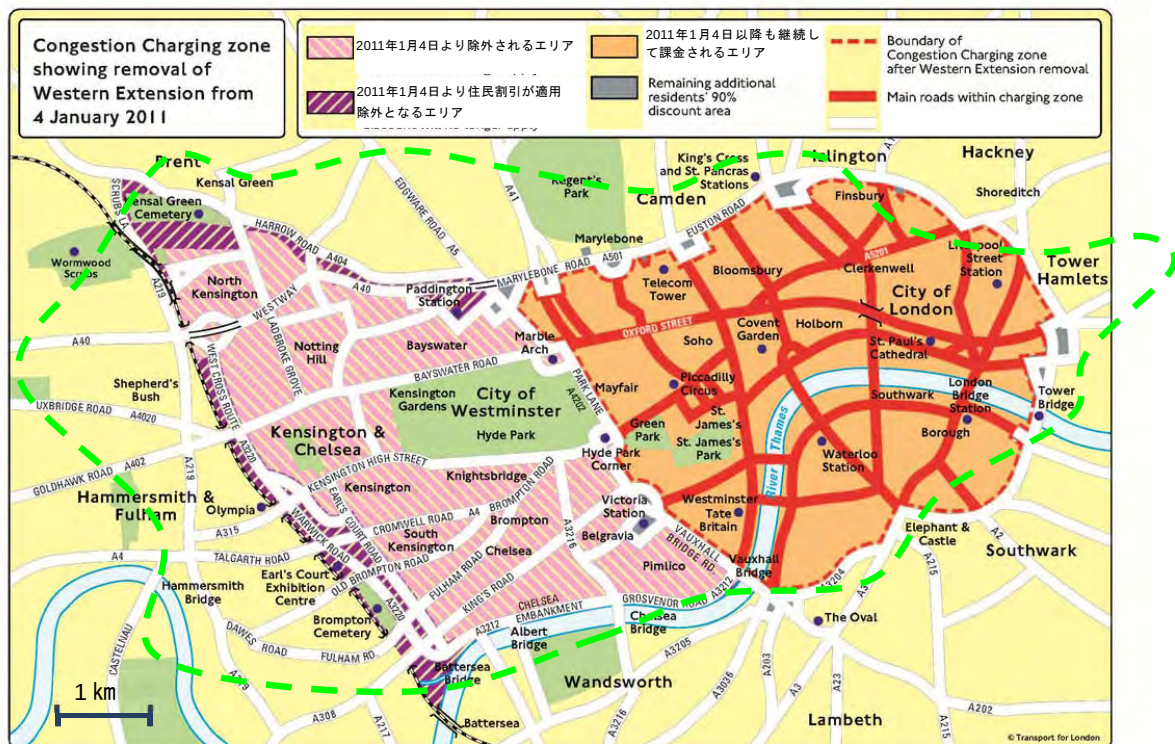


図 3-6 ロンドン市内道路課金エリア（緑破線はほぼ同縮尺の山手線）

3-4 大型車課金などの動向

(1) 大型車課金の動向

交通省は 2010 年 11 月に公表した同省の業務計画 (Business Plan) にて、2014 年 4 月までに大型車課金を導入することとしている。報道によると、課金額は 1 日 9 ポンドで、ビニェット (ステッカー) による課金となる見込みであるという。

現在他の EU 諸国ではすでに大型車の走行に課金が行われている国が多い。英国の車両は海外で税金を支払うのに対し、海外の車両は英国内を無料で走行していることになる。今般英国で導入されるのは、この不公平感をなくすためである。国内の車両に対しては、道路税または燃料税の減税により課金額が相殺される見込みとのことである。

(出典：2011 年 2 月 2 日付テレグラフ紙ウェブサイトなど)

(2) 乗用車への課金について

現連立政権は、今議会期間中 (2015 年まで) は乗用車に対して課金を行わないことを国会で明言している。

一方で交通省は、2011 年 5 月に「道路課金実証プロジェクト³⁰」の結果を公表した。これは、英国では未導入である時間・距離・場所 (TDP) に依存する道路利用者課金方法³¹について、民間企業 4 社により実際に乗用車を用いた実証実験の結果をとりまとめたものである。

このプロジェクトは唐突な印象を受けるが、同資料にはプロジェクトが 2007 年すなわち前労働党政権時代に始まったものであると記されている。このことは、労働党政権も連立政権も、将来の乗用車への課金は可能性として残しており、必要な時が来れば実施できるよう準備している、と見ることができる。

30 Road Pricing Demonstrations Project

31 道路料のセヴァン橋やダートフォード横断道路、および M6Toll も均一料金であり、距離に依存しない。

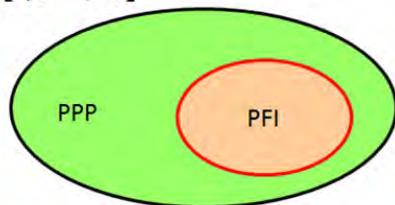
第4章 無料区間の PFI と PFI/PPP の評価

4-1 PFI と PPP

PFI は Private Finance Initiative の略で直訳すると「民間資金活用策」である。「Initiative」とは「政策」程度の意味であり、日本語で一般的に用いられる「先頭・主導」という意味ではない。PFI は英国において保守党メジャー政権時代の 1992 年に始められたと言われており、主に公共施設の整備手法として用いられてきた。

PPP は Public Private Partnership の略で「官民協働」などと訳される。1997 年に政権が労働党（ブレア首相）に移った後、PFI の手法を広く行政サービス全般に対し民間の経営力を活用する方策として発展させたものとされる。従って、PPP の概念には PFI が含まれ、また、PFI は施設整備が主な目的であったが PPP はサービス提供の要素が大きい（図 4-1）。（日本地域社会研究所）

【イメージ1】



【イメージ2】



図 4-1 PFI と PPP（イメージ）

4-2 道路庁の DBFO と PFI

イングランドの高速道路及び幹線道路における PFI としては、まず有料区間と無料区間に分けられる。有料道路の PFI 2 箇所（セヴァン横断道路及び M6Toll）については前章で説明した。

高速道路及び幹線道路のほとんどを占める無料区間においても、いくつかの区間では PFI が実施されており、これを DBFO³²と呼んでいる。DBFO とはデザイン・ビルド・ファイナンス・オペレート の略であり、道路庁では、大規模改良事業とその後の 25 年間の維持管理業務を合わせた業務及びこれに必要な資金調達を一括して民間企業に請け負わせ、道路庁側はその間毎年一定の額を請負人に支払う、という方式をとっている。道路庁の DBFO は PFI の一種であり、イ「ングランドにおいて無料区間に適用される PFI」とも言える。

道路庁側から請負人に毎年払われる金は、「シャドートール（shadow toll=陰の料金）」と呼ばれている。一般に有料区間では運営会社は通行車両から直接通行料金（toll）を徴収するのに対し、シャドートール制度では料金を直接通行車両からは受け取らず、運営会社の収入は国から税金を財源として支払われる、ということになる（図 4-2）。「シャドートール」とは要するに国の運営会社に対する割賦金である。

32 DBFO とは Design Build Finance Operate の略で、設計、建設、資金調達及び運営を一括して行うという意味である。

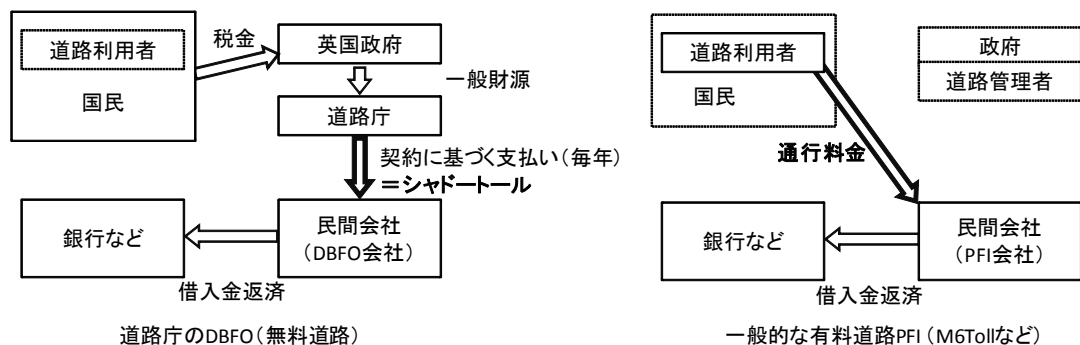
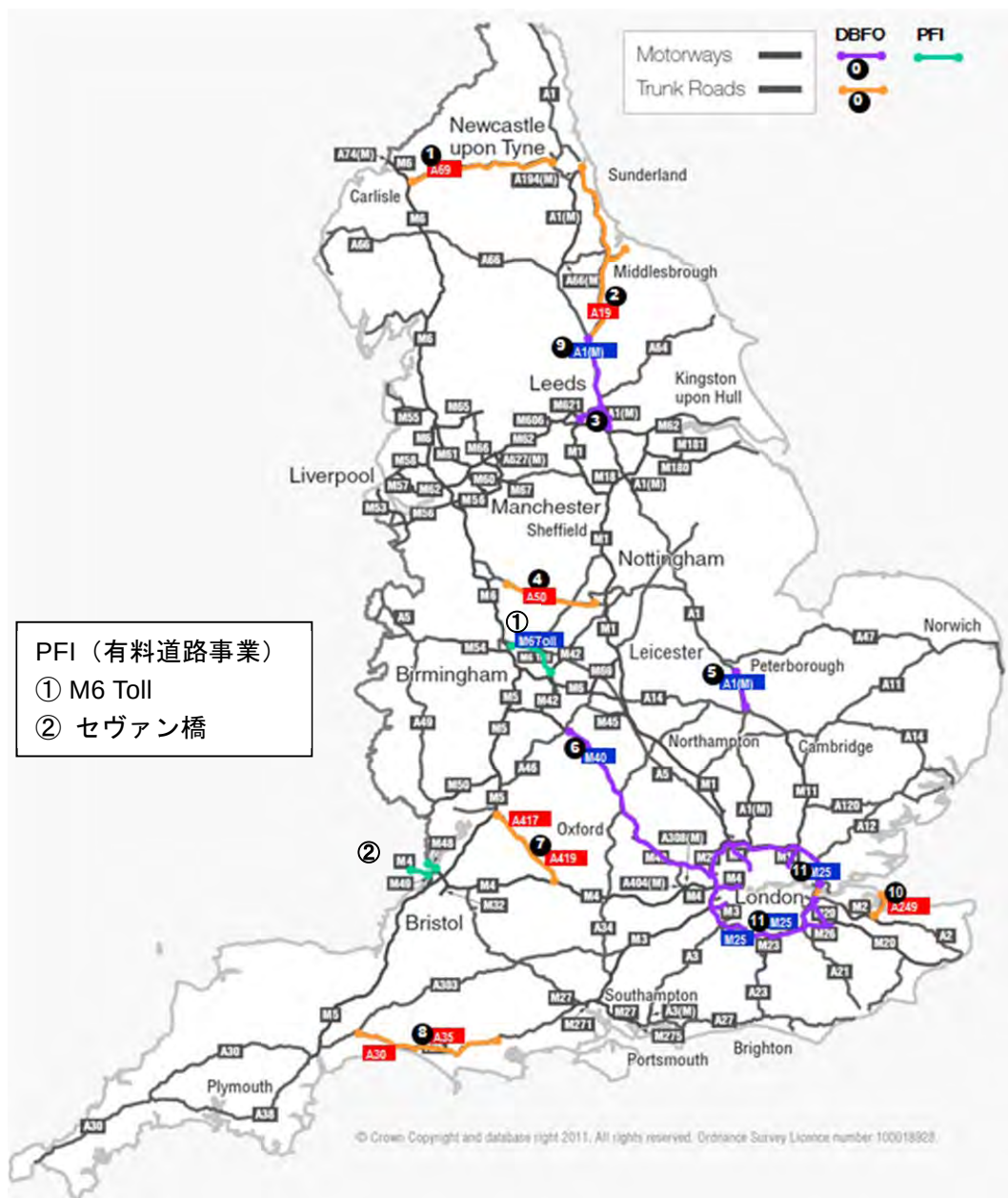


図 4－2 道路庁 DBFO と一般的な PFI の運営費の流れ

DBFO はメージャー政権時代の 1996 年に最初の 8 区間が契約に至った。当初はこの 8 区間を含め計 21 区間を整備する計画だったが、1997 年に政権を取った労働党時代に計画が見直された。その結果 2011 年現在で供用中の DBFO 区間は、2009 年に契約された M25 を含め 11 区間のみで、これらの延長は計約 1,000km に達する（図 4－3）。

そもそも道路庁の DBFO は、将来の道路有料化を想定した試行的プロジェクトであった。しかし 2011 年時点では英国内の道路を有料化する予定はない。先に述べたように現連立政権は、今議会期間内（2015 年まで）は乗用車に対して課金は行わない、と国会で明言している。



番号	道路名	DBFO事業者名	契約締結	道路延長	MACエリア番号
1	A69	Road Link(A69) Ltd	1996年1月	84km	13,14 (North)
2	A19	Autolink Concessionaries (A19) Ltd	1996年10月	118km	14 (North East)
3	M1-A1	Connect M1-A1 Ltd	1996年3月	約 30km	12 (North East)
4	A50	Connect A50 Ltd	1996年5月	57km	9 (West Mid.)
5	A1(M)	Road Management Services (Peterborough) Ltd	1996年2月	21km	8 (East)
6	M40	UK Highways M40 Ltd	1996年10月	122km	8,9 (East/West M.)
7	A419	Road Management Services (Gloucester) Ltd	1996年2月	52km	2 (South West)
8	A30/A35	Connect A30/A35 Ltd	1996年7月	102km	1,2 (South West)
9	A1DD	Road Management Services (Darrington) Ltd	2003年2月	53km	12 (North East)
10	A249	Sheppey Route Limited c/o Carillion Highway Maintenance	2004年2月	17km	4 (South East)
11	M25	Connect Plus	2009年5月	約400km	5 (London)

図 4 - 3 イングランド幹線道路の PFI と DBFO

4-3 道路庁 DBFO の実施判断

(1) バリュー・フォー・マネー (VfM) と公共部門コンパラター (PSC)

一般的に PFI のプロジェクトを採用する際には、同じプロジェクトを通常の調達方法で実施した場合の費用を試算して比較し、PFI とした場合の方が経済的であることを確認する必要がある。通常の調達方法の費用試算を公共部門コンパラター (PSC= Public Sector Comparator) とする。また比較して経済性が確認されることをバリュー・フォー・マネー (VfM=Value for Money) が確保 (達成) できたと言う。直訳すると「お金に見合う価値」が確保される、という意味である。

(2) PSC の算出方法

道路庁における無料区間の PFI すなわち DBFO 事業に関する PSC 及び VfM について、道路庁が直接公表する資料はないが、コンサルタントの R.ベイン氏の報告書「Public sector comparator for UK roads: Inside the black box³³ (2009)」によって PSC の算出方法が公表されている。

同報告書によると、PSC は通常の調達方法の費用にリスク分の費用を加算したもので、これと DBFO プロジェクトの費用とを、正味現在価値に換算して比較している。

PSC についてより詳しく述べると、プロジェクトの費用は建設部分と維持管理部分に大きく分けられるが、PSC は、通常の調達方法の費用に、①建設時のリスク分費用と、②維持管理時のリスク分費用が加算されている。

①建設時のリスク分費用とは発注時を基準とした精算時の増額分で、過去の実績をベースに、土工、構造物などの項目ごとにリスク率を算出し、通常の調達方法とした場合の各項目の費用に乘じている。

また②維持管理時のリスク分費用は、通常の調達方法とした場合の費用に一律 25% が加算されている。(図 4-4)

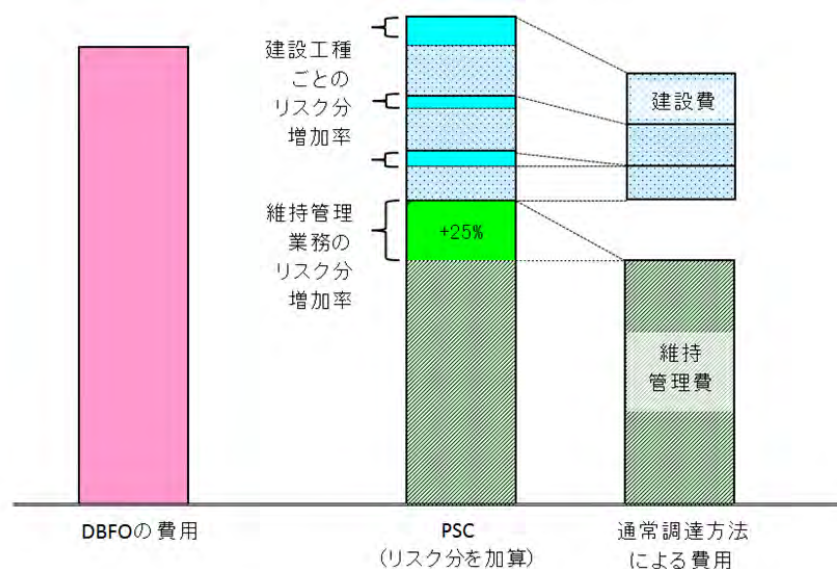


図 4-4 道路庁 DBFO の費用と公共部門コンパラター (PSC)

33 Available at: http://www.robbain.com/PSCs%20for%20UK%20PFI%20Roads_Transportation.pdf

（３）道路庁当初８件の DBFO

ベイン氏の報告書では、道路庁の当初８件の DBFO について VfM の確認結果が記されている（表 4－1）。これによると、道路庁が当時用いていた割引率 8% で試算した場合、８件のプロジェクトのうち 7 件は VfM が確保されるが、1 件(①A69)は確保されないという結果である。８件全体としては当然 VfM は確保されている。同氏はこのことと道路庁に対するヒアリングから、当初の DBFO の実施は当時の政策方針が関わっていたものと示唆している。

また現在推奨される 3.5%とした場合には８件中４件で VfM が確保されないという試算結果であり、当時と比較し現時点では PFI の採用はより厳しいということが言える。

表 4－1 道路庁当初 8 件の DBFO プロジェクトのバリュー・フォー・マネー

DBFO 名	DBFO バリュー・フォー・マネー (正味現在価値・百万ポンド)	
	割引率 8% (当初検討時点)	割引率 3.5% (現在推奨値)
①A69	-5	-17
②A19	41	34
③M1-A1	112	57
④A50	10	8
⑤A1(M)	50	-3
⑥M40	94	126
⑦A419/A417	11	-18
⑧A30/A35	1	-44
計	314	143

出典：ベイン氏報告書

4－4 最近の英国における PFI/PPP の評価

英国では PFI/PPP の現状について各方面から評価が示されている。本節では（１）国及び国会の機関、（２）マスコミ、（３）道路関係者の視点から主なものを記す。

（１）会計検査院（NAO）及び公会計委員会（PAC）の評価

国の会計をチェックする機関は、国の機関として会計検査院（NAO=National Audit Office）及び国会の機関として公会計委員会（PAC=Public Account Committee）がある。PAC のほうがより厳しい評価を行うとされている。

PFI に関し、金融危機後に NAO 及び PAC それぞれ 3 件ずつの報告が公表されている。あるテーマで NAO が報告書を公表した後、PAC が同様のテーマで公表するというのが最近の流れのようである。（表 4－2）

表 4－2 会計検査院及び公会計委員会による PFI に関する近年の報告書

会計検査院 (NAO)	公会計委員会 (PAC)
2009.10 PFI プロジェクト全般 「民間資金は有効たり得るが、常に採用すべきものでもない」 2009.10 PFI 建設プロジェクト 「PFI は、契約期間と追加費用に関して通常の契約方法に比べ当初契約が保たれているという点で優れている。」 (バリュー・フォー・マネーの評価はしていない)	
2010.7 リーマンショック以降の PFI 全般 「今後の PFI プロジェクトはバリュー・フォー・マネーの確保はより困難」 2010.11 道路庁の M25 DBFO 「道路庁は 858 億円を余計に支払った」	2010.12 信用危機における PFI に関する報告書 2011.2 M25 DBFO に関する報告 「道路庁は約 1,300 億円を余計に支払った可能性がある」
2011.4 PFI プロジェクトの教訓 「発注側はよい顧客としてプロジェクトの評価・調達方法の検討を十分に行うべき」	2011.9 PFI・その他プロジェクトの教訓 「PFI 実施決定時においてバリュー・フォー・マネーが明確には示されていない」

(2) ファイナンシャル・タイムズ紙 (FT) の評価

ファイナンシャル・タイムズ紙は英国を代表する経済紙であり、経済問題に関し詳しい解説・論評が掲載されている。以下に 2 件の記事を抜粋して紹介する。

① 2011.2.15 付 経済学者ジョン・ケイ氏³⁴ (次々ページに抄訳を付した。)

「PFI プロジェクトは資金調達に関し高コストであることは疑いの余地がない。」

「PFI の効果であり意図するところは、オフバランスできること。」

「おそらく最も重要なことは、PFI は公的部門のプロジェクトマネジメント能力を向上させられなかったことである。公的部門の PFI 担当者たちは、調達先のマネジメントを学ぶよりも、契約を交渉する専門家、あるいは国債の資金調達の専門家になってしまった。」

「(M25DBFO 契約について) 道路庁は賢い購入をしようとしないどころか、自身が何をしているかほとんど理解していなかった。」

② 2011.8.7 付 FT 記者ニコラス・ティミンズ氏

「PFI は圧倒的に工期内かつ予算内で実施されてきた。工期や予算を上回る場合には、納税者でなく民間セクターがほぼ例外なしに必要な費用を支払ってきた。」(国立物理研究所の建設中止の例、ダドレイ病院の損失の例、PFI 会社であるジャービス社破産時の銀行負担の例)

「発注側が PFI を好む理由は、①政府はリスクと仕事を民間に転移できると考えていること、②当初に資本を調達しなくてよいこと、③会計上政府の書類に計上されないこと。」

34 原題「Public projects obscured by private finance」by John Kay。

「PFI 企業の出資者は多大な利益を得ているが、多くは海外に逃避し売却時などの利益が納税者に共有されることはない。」

（３）英国の道路 PFI 関係者

以下に直接話を聞いた内容を紹介する。②の Henri Chua 氏と③の Robert Bain 氏のヒアリング内容の詳細については、別添 1 を参照されたい。

①道路庁 計画部門担当部長（Paresh Tailor 氏）（11 年 8 月）

※Tailor 氏は道路庁における筆者のカウンターパートであった。

「道路庁は新たに DBFO を実施する予定はない」

②PIARC TC.A2 委員長（Henri Chua 氏）（11 年 5 月）

※Chua 氏はロンドンに事務所を置くコンサルタント会社代表。

「道路庁は M25 契約の内容をよく理解していなかった。近年職員のスキルは失われてきている」

「大蔵省は PFI の見直しをしようと言っているが、実際は何もしないだろう。契約の変更は困難だ」

③コンサルタント（Robert Bain 氏）（11 年 8 月）

※Bain 氏はロンドンに事務所を置くコンサルタント会社代表。

「PFI が広まっているのは PFI 関係者が皆利益を得ているからでもある。彼らはいいい点ばかり話をするエヴァンジェリスト（伝道者）である」

「PFI が成功する条件は、①VfM の確保、②公共が支払い可能、③公共が有能でない、の 3 点。

③が最重要」

（４）PFI/PPP 評価のまとめ（筆者考察）

上記（１）～（３）までをまとめると以下のようになろう。

まず PFI/PPP のメリットとしては、

- ①オフバランス効果により借入金が公会計から除外されること。これが英国の PFI 導入の最も大きな理由であった。
- ②多くの大規模プロジェクトが実施できること。プロジェクトの資金調達に公共の負担がないため、本来なら必要な初期投資の費用を公共側で負担しなくて良い。
- ③工期と当初契約額がより守られること。
- ④リスクがある程度民間側に移転されること。実際プロジェクトがうまくいかない場合に民間が費用負担の責任を取ったケースが複数あった。
- ⑤民間のノウハウが活用できる。

しかしデメリットも多い。上に述べた各メリットに対応させると、

- ①及び② 公会計上除外されたとは言え負債は負債であり、いずれ公共が負担することは変わらない。初期投資をしないことにより負債総額は増大しがちである。また長期間にわたり公共の負担が続くことになる。
- ③PFI/PPP の当初契約額はリスク分が含まれているため一般的に通常の契約方法より高い。当初

契約額が通常の契約方法と比べ実際に安かったことを示す明確な資料はない。

④及び⑤ リスク移転や民間ノウハウ活用に関する公共側の直接のデメリットはないが、民間が責任を取るケースが増えると当初契約のリスク部分比率が増えることにつながる。

これらに加え、次のようなデメリットもある。

⑤資金調達の金利は一般的に民間の方が高い。

⑥PFI/PPPにより利益を得る民間企業が多い。単に PFI 会社だけでなく、PFI/PPP コンサルタント、アドバイザー、銀行、資金調達者などが含まれる。この部分も公共から負担されていることになる。

PFI/PPP の採用にあたっては、以上のようなデメリットもよく考慮し検討する必要がある。

【参考】

2011 年 2 月 15 日付 ファイナンシャル・タイムズ ウェブ版

公共プロジェクトは民間資金により不明瞭 ジョン・ケイ

（前略）最終的に解き明かされれば、PFI の複雑な物語は、ニューレイバーの時代³⁵における政府、企業及び金融部門のあいまいな関係、そして納税者にとってはそれが高コストであったことが明らかになるだろう。

（略）プロジェクトファイナンスは必要なものであった。なぜならその関連産業は資金を調達する以上にプロジェクトを管理することに長けていたからである。一方政府は、プロジェクトの管理が下手な反面、資金調達に長けていた。公共プロジェクトには遅延と費用超過が蔓延していた。しかし政府は最高の条件でお金を借りることができるのである。すなわち将来の納税者からの収入を全て握っているのである。

（略）

我々は、PFI プロジェクトの費用について、直接の公共調達の場合と比較できるような資本的費用及び管理運営費用に関する十分な情報を持ち合わせていない。PFI プロジェクトが直接の調達方法と比して予算内に収まっているという主張は有効でありよく聞くが、ほとんど意味はない。PFI のもとでは、費用増加は当初段階でプロセス内に含まれているのである。公会計委員会は、M25 の維持管理の入札価格が道路庁により認められた費用をはるかに下回るということは、道路庁は賢い購入をしようとししないどころか、自身が何をしているかほとんど理解していなかったこと示すものだ、として正しい判断を下した。英国のインフラプロジェクトは費用の国際比較では決まってトップに来るが、概して改善される兆候は見えない。

PFI プロジェクトは資金調達の部分に関し高コストであることは疑いの余地がない。（中略）しかし、その効果であり意図するところは、相当額の政府の借入金を貸借対照表から外せる（＝オフバランス）ということである。エンロンやギリシャを指さす前に、ホワイトホール³⁶を歩いてみればよい。

（略）

おそらく最も重要なことは、PFI は公的部門のプロジェクトマネジメント能力を向上させられなかったことである。公的部門の PFI 担当者たちは、建設会社や設備プロバイダーをよりうまくマネジメントすることを学ぶよりも、苦勞して契約の交渉をする専門家、あるいは革新的な国債の資金調達（デットファイナンス）の専門家になってしまったのである。これは政府が必要とするスキルではない。PFI はスタートの時点から、プロジェクトを管理する民間部門のマネジメント能力を活用するという崇高な目的と、複雑な資金調達構造で公共資金をあいまいにするという望ましくない目的が融合していた。PFI は自己拡大の利益を着せたアドバイザーという産業を造り出した。

35 先の労働党政権時代

36 英国の官庁街。英国大蔵省もここにある。日本の霞が関に相当。

第5章 道路計画

5-1 近年の道路計画の経緯

英国では時の政権が道路計画を含めた交通社会基盤全体の方針を示してきた。日本の国土開発幹線自動車道建設法のような法令に基づく英国全体の道路計画は存在しない。

英国の二大政党は保守党と労働党であるが、道路整備の観点からの両党の特徴としては、保守党はどちらかというと肯定的で、労働党は道路整備よりむしろ公共交通の拡充に重きを置いている。しかし当然のことながら時代背景や個々の政府の方針が交通計画にも影響を与える。以下に、1980年代後半からの英国政府による道路計画を、3つの時の政権に分け時系列に述べる。政府の公表した資料を表5-1にまとめた。

(1) 旧保守党政権時代(1979年～1997年)

1979年からのサッチャー政権下では、経済再興のため交通分野では道路部門を重視してきた。1989年に政府は「**繁栄のための道路 (Roads for Prosperity)**」を公表し、その中で総額230億ポンド、個別計画事業計500件以上の今までにない大規模な道路計画が示された。しかしメージャー政権下の1996年に公表された緑書³⁷「**Transport: The Way Ahead**」では、当時の世界的な地球温暖化の議論などを背景として、公共交通の整備に舵が向けられた。

表5-1 イングランドにおける近年の道路計画に関する政府資料

期間・党・党首	文書・法令 (出来事)
1979.5～1990.11 保守党・サッチャー	1989 "Roads for Prosperity"
1990.11～1997.5 保守党・メージャー	「1991年新道路及び街路事業法」制定 1994 "UK Strategy for Sustainable Development" 1994 道路 DBFO 計画公表 (1994 道路庁設置) 1996 "Transport The Way Ahead" green paper
1997.5～2007.6 労働党・ブレア	1998 "A New Deal for Transport Better for Everyone" white paper 1998 "A New Deal for Trunk Road in England" 2000 "Transport Ten Year Plan 2000" 「2000年交通法」制定 (2003 M6 Toll 開通) 2004 "The Future of Transport: a network for 2030" white paper
2007.6～2010.5 労働党・ブラウン	2008.7 "Roads – Delivering Choice and Reliability" 2009.1 "Britain's Transport Infrastructure: Motorways and Major Trunk Roads"
2010.5～ 連立・キャメロン	2010.10 "National Infrastructure Plan 2010" 2010.10 "Investment in Highways Transport Schemes" 2010.10 "Spending Review" (Department for Transport)

37 緑書 (green paper) とは、国会などで議論の材料とするための政府試案を述べた文書のこと。なお白書 (white paper) は、政府公式報告書である。

この時代は道路整備に関する制度が拡充された時期である。第一に、1991年に「**新道路及び街路事業法**」が制定され、これにより一般的な有料道路の整備が可能となった。同法に基づく有料道路の第一号が2003年に開通したM6Toll(旧名バーミンガム・ノーザン・リリーフ・ロード)である。なおこれ以前もセヴァン橋をはじめ有料の橋梁などは存在したが、これらはすべて個別法にもとづいている。

第二に、民間資金活用政策(PFI)の道路部門への適用として、**DBFO³⁸**方式を導入することが1994年に公表された。当初は21区間を整備する計画だったが、その後の労働党政権時代に計画が見直され、2011年現在で供用中のDBFO区間はM25を含め11区間である。イングランドにはDBFOの他に有料PFIのM6Tollとセヴァン橋があり、これらを合わせると道路本体事業のPFIとしては計13区間となる。

(2) 旧労働党政権時代(1997年～2010年)

1997年に政権を取り戻した労働党のブレア政権は、翌1998年に白書「**交通の新たな取り組み**(A New Deal for Transport)」を公表したが、環境重視を継続し、新たな個別の道路計画は37件にとどまった。2000年には「**交通十年計画**(Transport Ten Year Plan 2000)」が公表された。ここでは引き続き鉄道など公共交通に重きが置かれたものの、道路部門にもある程度の予算が確保され、内容としては比較的评价されるべきものであった。

2004年に白書「**交通の将来：2030年のネットワーク**(The Future of Transport: a network for 2030)」が公表された。これは今後2、30年後を目指した長期の交通計画である。個別計画の具体性はあまりないが、将来の道路有料化については、「道路課金に関する調査研究：大臣報告(Road Pricing in the UK: a report to the Secretary of State)」と題したレポートを引用して、ある程度のページが割かれていることは記しておきたい。

2007年にブラウン政権に代わり、2008年頃からの景気減速を受けた中、同7月に交通省は「**道路－選択と信頼性の実現**(Roads – Delivering Choice and Reliability)」を公表し、2014年までに最大60億ポンドを投資して計29件のプロジェクトを進めていくことを示した。これは同年秋のリーマンショック後、翌2009年1月の同省による「**英国の交通インフラ：高速道路及び主要幹線道路**(Britain's Transport Infrastructure: Motorways and Major Trunk Roads)」において景気刺激策としての位置付けも加えられた上で、さらに具体化された。

(3) 現連立政権(2010年～)

2010年5月からの連立新政権は、同年10月に「**全国インフラ計画2010(National Infrastructure Plan 2010)**」を公表した。これは交通部門のみならず、エネルギーや通信を含めたインフラ全般の今後5年程度の中期的な方針を示したものであり、作成したのは交通省ではなく、大蔵省と同省内に設置された「Infrastructure UK」という組織が連名でとりまとめたものである。全47ページのうち道路を含めた交通部門は3ページ分と少ない。道路庁の業務に関しては、管理高速道路³⁹などによる既

表5－2 「道路交通計画への投資」に示された事業

継続実施	M1インター10～13拡幅事業など8件
2015年までに着手	M1インター28～31拡幅事業など14件
2015年以降に着手	M1/M6インター19改良事業など14件
実施検討	M20インター10a改良事業など4件
実施見送り	A1リーミング～バートン間改良事業など7件

38 DBFO とは設計・建設・資金調達・事業運営を一括して契約する方式。

39 管理高速道路(managed motorway)とは、路肩走行と本線可変速度規制とを併せて交通容量を増大させる手法。

存資産の活用、道路庁の業務運営の改革、大型車課金の導入についてが明記されている。一方で個別事業の計画は一部記されているのみである。

英国では通常下院の総選挙後に、マニフェスト及び政府の方針のもと、各省庁ごとに「歳出見直し (Spending Review)」と称した議会期間 (5 年) 内の予算計画が公表される。今回 2010 年 10 月に公表された交通省の歳出見直しには、同期間内に着手すべき大規模事業が記載されている他、道路の維持管理や交通管理の施策も含まれている。詳細は 5-3 に述べる。

交通省は同じ 10 月に「道路交通計画への投資 (Investment in Highway Transport Schemes)」を公表した。大規模道路事業に関し個別計画を歳出見直しの内容以上に長期的かつ詳細に示したもので、今議会期間 (2010 年～15 年) 内に着手すべき事業、2015 年以降に着手すべき事業、実施の検討をする事業及び着手を見送る事業に分けて具体的に示している (前ページ表 5-2 及び図 5-1 参照)。ここでは、政府の全省庁的な予算削減方針の影響を受け、前政権の「英国の交通インフラ」に示されたプロジェクトの半数近くが実施延期または中止されることとなった。

連立政権の交通全体の方針としては、ロンドンとバーミンガムを結ぶ高速鉄道プロジェクトである HSR2 に代表されるように、道路よりも鉄道を重視している。

5-2 道路計画と法令

(1) 高速道路及び幹線道路

先に述べたように英国には国全体の道路計画を示す法令はない。日本では国土開発幹線自動車道建設法によりいわゆる高速道路の予定路線と基本計画が定められ、高速自動車国道法により整備計画が定められているが、法制度面で英国の道路計画とは異なる。個々の高速道路 (motorway) 及び幹線道路 (trunk road) の計画は、区間ごと事業着手前に 1980 年道路法に基づき政令により定められる。従って同一の路線 (例えば M1) でも複数の法令により定められるものが多い。なおここで言う「政令」とは「statutory instrument」のことである。

法令上高速道路は幹線道路に含まれ、個々の区間は両者いずれも同様の政令で定義される。高速道路は、政令内に通行可能車両の限定を記述することにより、一般的な意味の幹線道路と法的に区分されることになる。幹線道路を定める個々の政令には、定義される区間の平面図 (2,500 分の一以下) が含まなければならない。これは幹線道路の手続きを定める政令により定められている。

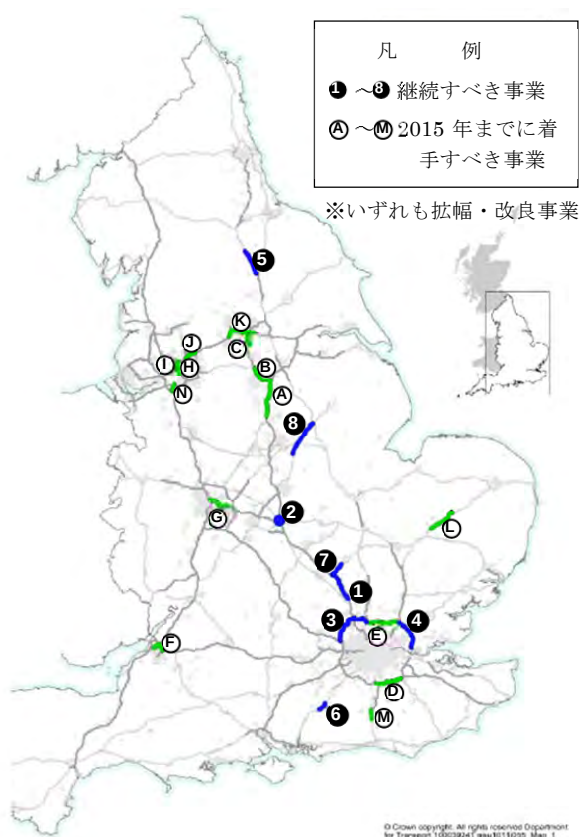


図 5-1 「道路交通計画への投資」に示された事業

（２）道路網政策の検討

2011 年 2 月から 5 月の間、交通省は道路網の見直しに関する案を作成し、ウェブサイトを通じて一般からの意見聴取を行った。当該資料によると、2014 年から新たに「全国戦略コリドー (Strategic National Corridor=SNC)」なるものをつくり既存の戦略道路網 (SRN) に適用し、これを将来の投資判断を行う際に用いるという可能性が示されている。ただし 2011 年 10 月現在では意見聴取の結果や交通省の方針は示されていないため、今後の動向を注視する必要がある。

５－３ 交通省の歳出見直しと業務計画

（１）交通省の歳出見直し (Spending Review 2010)

道路計画とは若干離れるが、政権交代後、昨秋公表された 2010 年交通省歳出見直しの内容を紹介する。すでに述べたとおり歳出見直しとは、下院総選挙後に策定する当該議会

表 5－3 歳出見直しにおける交通省支出計画

	年度	2010-11 基準	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2014-15 削減率(※)
資本的支出	道路庁	1,571	1,244	921	877	1,040	
	交通省計	7,686	7,731	8,082	7,480	7,517	
費用的支出	道路庁	1,124	1,118	1,016	998	947	-23%
	交通省計	5,141	5,299	5,033	4,971	4,436	-21%

※:インフレ率を考慮

期間 (5 年間) の予算計画である。政府は財政赤字の大幅削減を目指しており、道路部門にもその方針が大きく反映されている (表 5－3)。

基準年である 2010-11 年度と比較すると、2014-15 年度には費用的支出で道路庁は 23%削減、交通省全体でも 21%削減することとされている。道路の維持管理費について、契約方法や物品調達方法の改良、技術基準の見直し、一部更新頻度の見直しなどにより費用を 748 百万ポンドから 714 百万ポンドに削減させることなどが歳出見直し文書内に明記されている。

23%削減を達成するため、維持管理費以外でも、例えばロンドン本庁舎の移転も検討されるなど道路庁内での費用節減の影響は多方面に及んでいる。ただし道路庁によると人員整理は行わず、自然減だけで対応するとのことである。

（２）交通省の業務計画 (ビジネスプラン)

2010 年 11 月に交通省は 2010 年～15 年までの歳出見直し期間における 5 箇年の「交通省業務計画 (Business Plan 2011-2015)」を公表した。新政権後に交通省が公表した道路部門の中長期的な政策に関する資料は、先に紹介した「道路交通計画への投資」と「交通省歳出見直し」と合わせ計 3 種類となる。以下にこの業務計画内の優先項目を示す。

1. 高速鉄道に関する連立政権の約束を実現する。
2. 将来の鉄道事業を安定的に供給する。
3. 地方交通の持続性を支援する。
4. 道路における炭素及び渋滞対策を行う。
5. 持続的な航空交通を推進する。

鉄道の優先順位が高い理由は高速鉄道プロジェクトが交通部門の最優先課題であることによるが、連立政権としては道路政策の優先順位が低いことが明らかである。

この業務計画において道路部門に関する内容のうちの一つは、期間内における具体的な政策をそれぞれのスケジュールとともに示したもので、もう一つは透明性確保のための成果指標を示したものである。具体的な政策のうち主なものを以下に紹介する。

- ・戦略道路網（SRN）の投資プログラムを公表する（公表済＝「道路インフラへの投資」）。
- ・ダートフォード横断道路においてフリーフロー課金⁴⁰を導入する（2012年12月開始）。
- ・大型車に道路課金を導入する（2014年4月開始）。
- ・消費者に対し超低排出車支援を推進する（最大5千ポンド、2011年1月開始）。

次に、透明性確保のための指標を以下に紹介する。

- ・道路庁道路（戦略道路網）のレーンマイルあたり維持管理費（年1回、地域ごと）
- ・道路庁道路の走行マイルあたり交通管理費（年1回、地域ごと）
- ・道路庁道路の旅行信頼性（毎月、インター間ごと）
- ・年間交通事故死亡者（毎年、事故発生場所ごと）

旅行信頼性については、今回から新たに過去の走行データに基づきその区間の平均走行時間である「基準時間」という概念を導入したことが特徴である。渋滞が多い区間はそれなりの時間が基準となる。旅行信頼性の算出については交通省から資料が公表されており、この訳を別添3－5に付した。

これら指標全体の特徴としては、目標値が示されていないということを強調したい。道路庁によると、これは交通省にとどまらず政府の方針ということである。国側は成果のみを示し、判断は国民にってもらうという方針である。

40 交通省の資料によると、ナンバープレート読み取り方式を導入する予定である。

第6章 地方自治体（Local Government）

6－1 英国の地方自治体の構成

英国には3つの地方において自治政府があることはすでに記した。

英国の各地方には、日本の県や市に相当する地方自治体（local government）が置かれているが、その構造は複雑である。2010年12月現在では、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドの各地方においては地方自治体は一層構造である。イングランドにおいては、ロンドンはロンドン地域庁⁴¹（Greater London Authority）と33の各区（boroughs 及び city of London）から成る2層構造、ロンドン以外の6箇所の大都市地域（Metropolitan Area）は市（district councils）のみの1層構造、これら大都市地域以外では、県（county councils）と市（district councils）から成る2層構造の地区と、単一自治体（unitary authorities）のみの1層構造の地区が混在している（図6－1）。これらは地方自治法（Local Government Act 1972）に規定されている。

なお、これら地方自治体のさらに下層には、イングランドにおけるパリッシュやウェールズなどにおけるコミュニティなどと呼ばれる自治組織が置かれているが、法律上の原則はこれらを自治体とはみなしていない。ただしパリッシュには公選議員によって構成されるカウンスルか住民総会が設置され、自治体として必要な制度や機構などを備えており、パリッシュをどう扱うかについて評価はわかれている（山田 2004）。

6－2 イングランド内の地方自治体の変遷

英国では地方自治体の改編が頻繁に行われてきている。イングランド内の地方自治について、以下に1970年台後半からの経緯を簡単に記す。

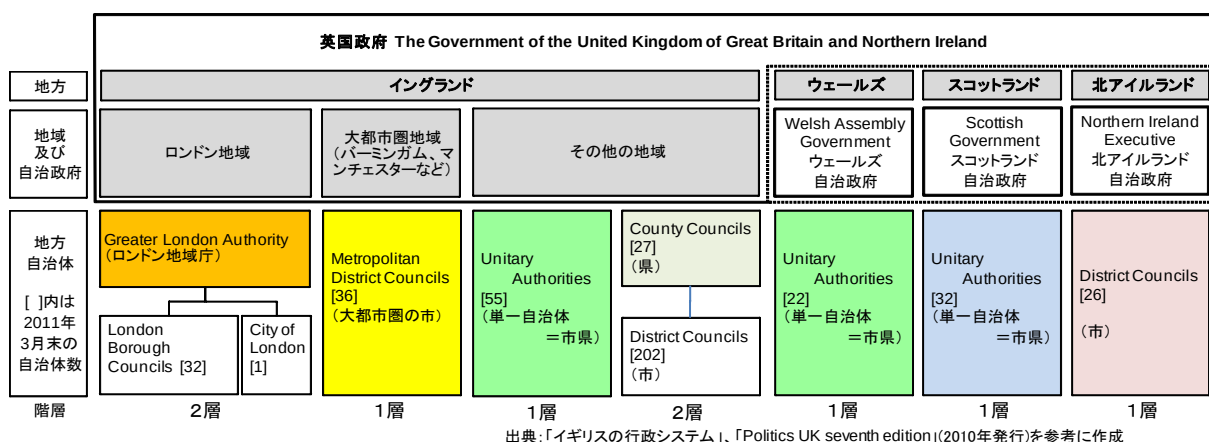


図6－1 英国における自治体の構成模式図

41 本報告では、Greater London Authority を「ロンドン地域庁」と訳す。他には「ロンドン地方庁」や「大ロンドン市」などという訳もある。

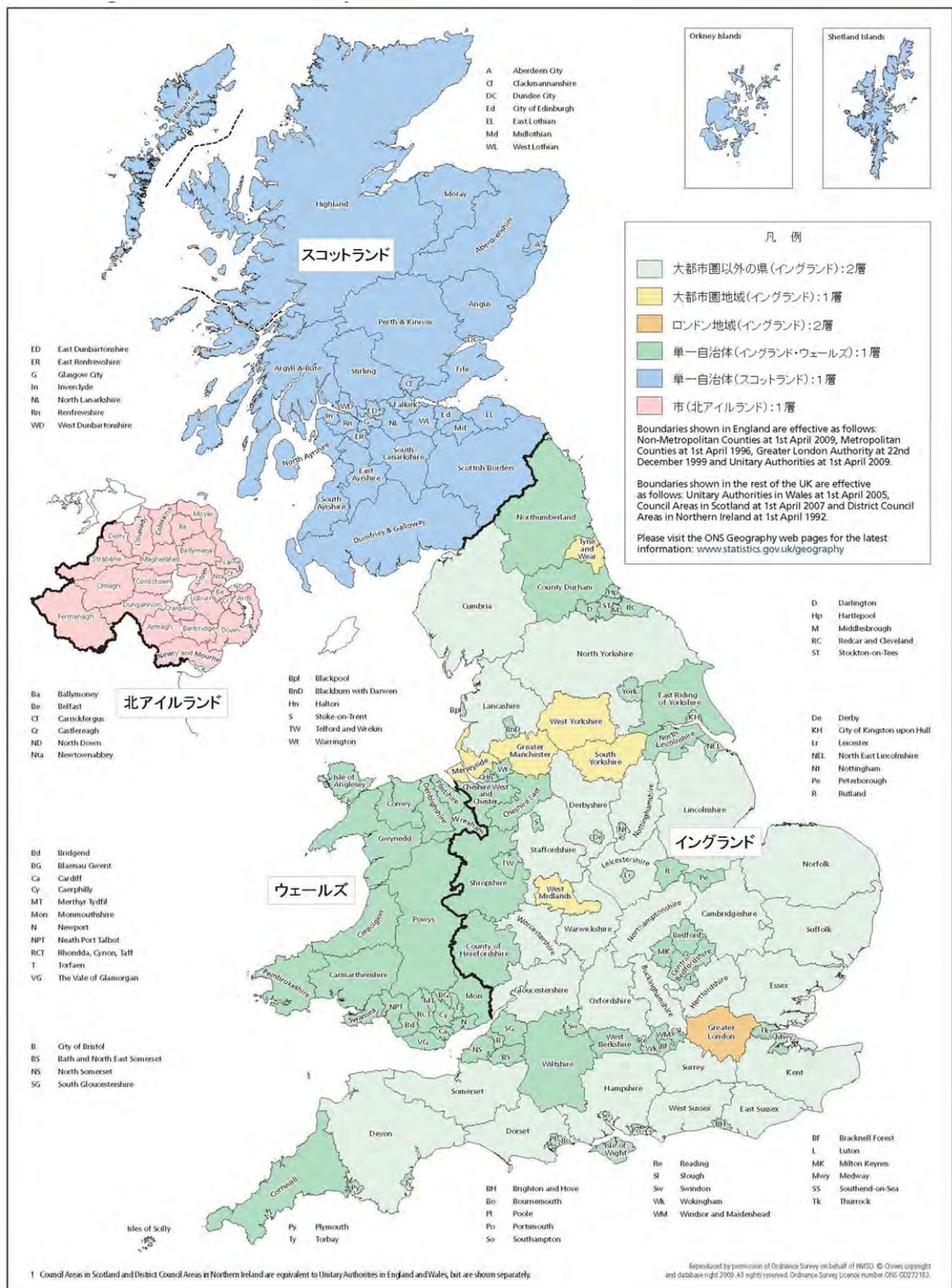


図 6-2 英国の地方自治体の構成 (2009 年 4 月現在)

※色分けは全ページの図 6-1 とほぼ同じ

県と市との完全な二層制の体制が出来上がったのは 1974 年の保守党政権下である。それまでは県と特別市により二層制と一層制の地域が混在していたが、この年までに再編され、県レベルではロンドン、大都市圏の県（6）、非大都市圏の県（39）の計46の県が置かれ、その下に市または区として計365の自治体が置かれた。この直前の労働党政権下では、都市部を二層制、それ以外を一層制にする検討がなされていたが、保守党は一層制自治体の創設により多くが労働党の支配下に入ることを恐れていた。二層制の導入により、教育や社会サービスの機能が保守党寄りの県に移された。この体制は同じ年に政権が労働党に代わって以降もしばらく続くこととなる。しかし県と市との両方が行う業務であった計画やレジャーの分野では、対立が起こるなどの問題もあった。

サッチャー政権時代の 1986 年に、大都市圏にあった 6 つの県が廃止され、その下の 36 の市がそれまでの県の機能も行うこととなった。これは、大都市圏の県が労働党の支配下にあったため、政策の不一致を嫌ったサッチャーが廃止を強行したものである。後で述べるロンドン県の廃止と同じ理由である。

1990 年にメージャー政権が誕生すると、経済効率性の観点から当時地方自治を所掌していた環境大臣を中心に一層制の自治体の実現が議論されるようになった。対する労働党ももともと一層制を検討していた経緯があり保守党の政策に反対はしなかった。1992 年に一層制に向け全面的再編の勧告が大臣に提出されたものの、同年に環境大臣が交代したことが大きな要因となり、自治体の再編は一層制と二層制が混在する中途半端な形で導入されることとなった。保守党も労働党も一層制を目指してはいたが、自治体レベルでは今までどおりの二層制の維持を支持する地域が多かったため、強く一層制を支持した地域のみが再編されることとなり、結果としてイングランド内の自治体の構成は複雑なものとなるに至った。（以上竹下他 2006）

2010 年からの連立政権は新たな単一自治体の導入をしない方針で、保守党政権下のもと 2011 年 4 月に予定していた 2 つの単一自治体は導入が見送られることが女王式辞において公表された。

6-3 イングランドにおける地方圏⁴²レベルの行政の経緯

2011 年 1 月現在、地方圏レベルの行政体制は連立政権により見直しが行われているところである。以下に最近の経緯を記す。

1997 年からの労働党政権は、地方圏レベルの行政組織を強化させてきた。

イングランド内には 1997 年以降に設置及び強化された地方圏単位の政府関連組織が大きく 3 つある。第一が**地方開発庁**（Regional Development Agency=RDA）と呼ばれる組織で、地方開発法（Regional Development Act 1998）に基づき、イングランド内を（ロンドンを除き）8 つの地方に分けそれぞれに RDA を設置し、経済開発、企業支援、技能向上、雇用促進、持続的発展を掲げ業務を行ってきた（図 6-3）。ロンドンには 2000 年に設置されたロンドン地域庁内にロンドン開発局（LDA=London Development Agency）が置かれている。RDA と LDA は正確には国の組織ではなく、公的組織（Quango）に分類される（別添 4 参照）。

第二として、**政府地方事務所**（Government Office for the Region）である。これはそれまで各省庁がばらばらに地方レベルで行ってきた業務の効率化を図るため、保守党政権時代の 1994 に設置されたものだが、労働党政権もこれを引き継ぎ機能を強化させてきた。2010 年には国が所掌する 13 省庁の事業を各地方において実施していた。

42 本報告では、イングランド内を 8 程度に分割する際にこれを原則「（広域）地方（圏）」と訳す。日本で例えば東北地方と表現するのと同じ使い方である。

第三に、**地方圏議会** (Regional Assembly) である。労働党政権はイングランド内の地方圏レベルの行政をさらに強化させるため、2002 年に上記の地方エリアに合わせ一般選挙による議員で構成される地方圏議会の設立を提案した。この導入にあたっては住民投票の手続きを経ることとなっていたが、2004 年にノース・イースト地方で実施された最初の住民投票で圧倒的多数で否決され、地方圏議会の導入は失敗に終わった。

その後 2004 年に制定された計画及び収用法⁴³に基づき、各地方圏を代表する組織である「地方圏審議会⁴⁴ (Regional Assembly)」が広域地方計画⁴⁵ (RSS) を策定することを義務づけられた。

2009 年には新たな法⁴⁶に基づき、広域地方計画 (RSS) は広域地方経済計画と一体となり広域地方戦略 (regional strategy) へと変更され、さらにこれを策定する組織も、地方圏審議会に代わり地方圏の自治体代



図 6-3 旧地方開発庁 (RDA) の所在地と所掌エリア

●印は所在地及び都市名、太字は地方名、斜字は庁の呼び名、
() 内の金額は 2006~07 年度の予算

出典 : Wilson et al. (2006) Local Government in the United Kingdom

43 Planning and Compulsory Purchase Act 2004

44 当初「Regional Assembly」は選挙で選出された「地方圏の議会」という意味で用いられていたが、2004 年以降実質的に議会の実現が困難になると、労働党は従前の Regional Chamber と呼ばれていた会議を Regional Assembly と呼ぶこととした。ここでは内貴 (2009) に従い「地方審議会」と訳す。

45 Regional Spatial Strategy (RSS)。一般にある地域の基本となる総合的な計画を Spatial Plan と言う。例えば日本の国土形成計画法も英訳は National Spatial Planning Act で、この中で地方圏ごとに「広域地方計画」を策定することを定めてある。本報告ではこれにならい RSS を「広域地方計画」と訳した。「Strategy」を「計画」としたのは、2004 年計画及び収用法第一条において、RSS は「その地方の開発と土地利用に関する政策を示す」と規定されており実質的に計画を意味することによる。

46 2009 年地方民主・経済開発及び建設法 (Local Democracy, Economic Development and Construction Act 2009)

表者で構成される自治体リーダー会議⁴⁷と地方開発庁とが共同して所掌することとなった。

労働党政権が当初目指していた地方自治体制は、イングランド内の（ロンドンを含む）9つの各地方圏それぞれに議会や地方開発庁など中央政府機関を設立する一方で、その下には県と市町村を統廃合させ単一自治体を設置し、イングランド全体として「地方圏レベルの政府（地方議会）」＋「単一自治体」の二層構造にするものであったが（図6-4）、

先の述べた住民投票を契機として実現には至らなかった。地方議会の導入が否決された理由として、「ロンドンを含めて九地方に地方議

会を設立する考え方は、（ウェールズやスコットランドとは違い、）イングランドの分割につながるの抵抗感が強かったのではないだろうか」との指摘がある。（以上内貴 2009）

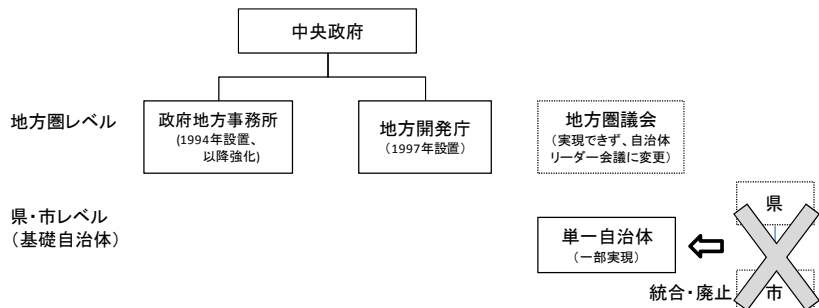


図6-4 労働党政権の当初目指した地方行政体制

6-4 連立政権による地方圏レベル行政の改革

一方の保守党は、労働党の提言・実施してきた地方圏レベルの行政組織は、無駄な組織だとして常に反対を表明してきた。2010年からの連立新政権は、労働党政権時代に強化された政府関連の3つの組織を廃止または縮小することとしている。まず、2010年5月の

クィーンズスピーチで地方分権化法案（Decentralisation and Localism Bill）を策定する方針を示し、この中で地方開発庁（RDA）を廃止し、その業務は従来の地方圏のエリアに関わらず地方自治体間での自主的な協力に基づく「地方エンタープライズ・パートナーシップ（LEP）」⁴⁸に置きかえることとしている。

さらに同政権は、同年6月に地方審議会の後を継いだ自治体リーダー会議の予算と権限の廃止を、また、同7月には2011年3月末までに政府地方事務所を廃止することを公表した。政府地方事務所は1994年に保守党自らが設置したものだが、これを連立政権が廃止する理由として地方自治大臣のピクルス氏は「当初はワンストップショップとしての役割を持っていたが、インターネットの時代にはすでにその目的は失われ、今後本当の意味で地方に分権が行われれば不要な組織である。」と述べている。

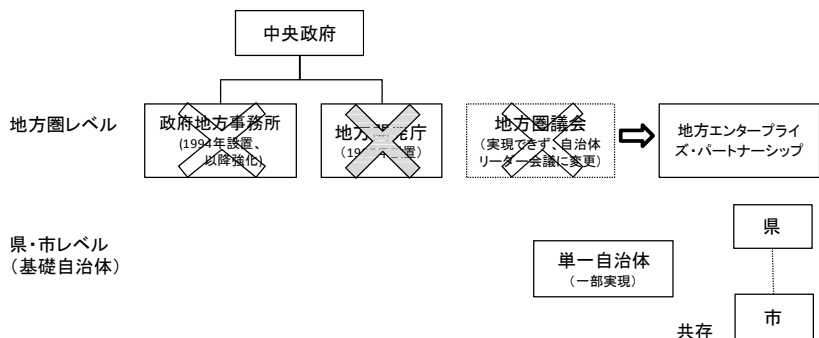


図6-5 政権交代に伴う地方行政体制

47 Local Authority Leaders' Board.

48 local enterprise partnerships. 複数の地方自治体の代表者と民間企業の代表者とで構成される。

ただし地方圏レベルの行政組織が全てなくなるわけではない。例えば道路庁には地方圏ごとに地方事務所が置かれているが、これはそのままである。連立政権が廃止・縮小させているのは、旧労働党政権時代に設置された地方圏の組織である。

地方エンタープライズ・パートナーシップ (LEP) については、2010 年 6 月に企業技能省 (BIS)⁴⁹ と地方自治省の連名で、各自治体リーダーと企業の代表者宛に趣旨及び設立募集の通知が出され、その結果 2010 年 10 月 28 日に 24 の地域において政府から設置が認められた。2011 年 10 月末時点ではほとんどの地域に設置された(図 6-6)。いくつかの自治体は複数の LEP に参画している。

6-5 ロンドン地域の行政の経緯

ロンドン地域においては、それまで混乱や重複が生じていた行政を整理させるため、労働党政権時代の 1965 年にロンドン県 (Greater London Council) が設置され、その下に 32 の区とシティが置かれた。1979 年の総選挙の結果保守党が政権を獲得し党首のサッチャーが首相となった一方で、2 年後の 1981 年の地方選挙では労働党が勝利しロンドン県を支配することとなり、それぞれの実施する政策に矛盾が生ずることとなった。例えば当時労働党のリーダーでロンドン市長のリビングストン氏は、地下鉄やバス的大幅値下げを行うなどサッチャー政権の方針と大きく異なり対立していた。1983 年の総選挙においてロンドン県廃止を公約として掲げた保守党が圧勝し、同党は労働組合や新聞各紙の批判にもかかわらず公約どおり 1986 年にロンドン県を廃止した。

その後 1997 年に総選挙で労働党が勝利し政権が交代すると、同党は 2000 年にロンドン地域庁 (Greater London Authority) を設置し、ロンドン地域全域を所掌する組織が復活することとなった。(以上竹下他 2006)

ロンドン地域庁は市長⁵⁰公選制が導入されており、労働党にとって他のイングランドの地方圏レベルでの行政組織 (地方圏議会や地方開発庁など) を強化する先行事例となったが、前述のとおり住民投票で地方圏議会が否決されて以来ロンドン以外の地方では実現できていない。

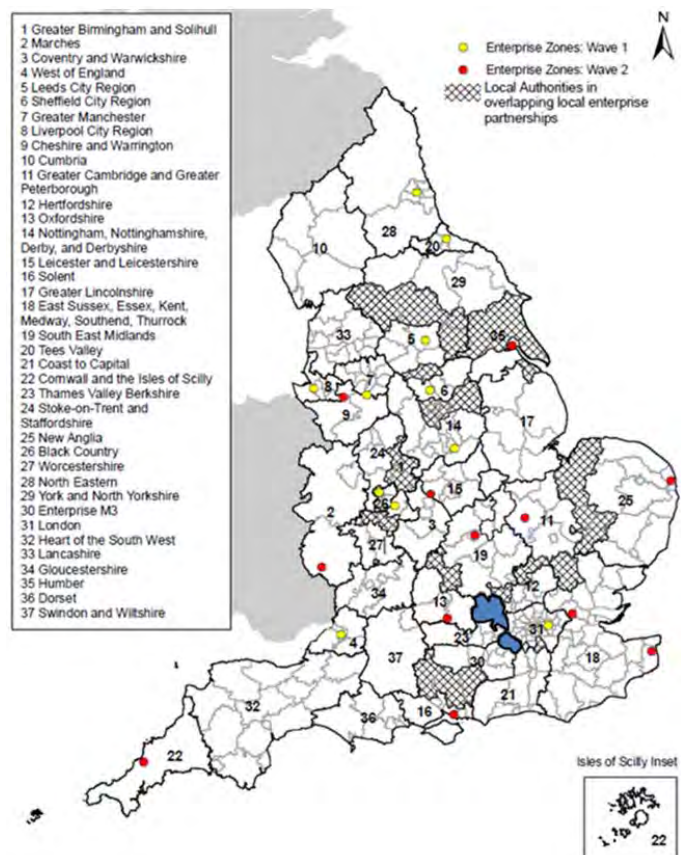


図 6-6 地方エンタープライズ・パートナーシップ (LEP) の設立された地域

(2011 年 10 月末時点、青色以外が設立地域)

出典: 地方自治省ウェブサイト

⁴⁹ Department for Business, Innovation & Skills. BIS を本報告では企業技能省と訳す。

⁵⁰ 本報告では自治体名は「ロンドン地域庁」としているが、その首長名 (Mayor) は一般に使われている「市長」と訳す。

6-6 英国の地方自治体の特徴—日本との比較

日本には成文憲法があり、地方自治体についても憲法と法令により位置づけや権限が保障されている一方、英国には成文憲法がないため当然地方自治体の規定は憲法レベルではない。この憲法上の保障の有無により、形式的には日本の地方自治体が優位であり、実質的にも大きな違いをもたらしていると内貴（2009）は指摘している。以下に憲法以外の実質的な違いを具体的に述べる。

まず、英国の地方自治制度で日本と大きく異なる点として、自治体の権限の制約がある。英国の自治体は原則として、法律により個別に授権された事務のみを処理できる。そして授権された範囲を超える行為は権限逸脱（Ultra Vires）の法理により違法となる。2000 年地方自治法において経済、社会福祉、環境の分野に限り制約のもと自由に実施できるよう緩和されたものの、日本に比べ著しく所掌範囲は狭い。言い換えると英国では自治体が市民の利益のために良いと思うことを自由に実施する権限がないということであり、この意味で地方自治体は本来 Local Self-Government であるべきだが、英国では Local Government にとどまっていると指摘している（以上内貴 2009、Wilson, et al. 2006）。

日本では地方自治体の議会、首長ともに住民の直接選挙で選出されることが憲法で定められているが、英国では直接公選の首長は 13 自治体に過ぎない。

日本の地方自治体職員は公務員（Civil Servant）で国家公務員と同様の法的地位を有するが、英国は国家公務員のみが Civil Servant で地方自治体職員は民間と同様の地位である。

英国では国または自治政府と地方自治体、あるいは地方自治体間の役割分担は明確である。自治政府や地方自治体の業務は、法で定められたものしかできないからである。地方自治体間の役割分担を表 6-1 に記す。日本ではほぼすべての行政分野で、国、県と市町村が法的権限を分け合い協力しながら行政を執行しているため、一般の住民には分かりにくいものとなっている。例えば英国の地方税は不動産価値をもとにしたカウンシル・タックスのみで、基礎自治体（＝2 層の地域では最下層の自治体）に住民が支払う。（以上内貴 2009）

表 6-1 イングランドにおける地方自治体間の業務分担

	2層の地方公共団体						1層の地方公共団体			
	ロンドン			その他地域			大都市圏		その他地域	
	ロンドン地域庁	ロンドン各区	特定組織	県	市	特定組織	市	特定組織	単一自治体	特定組織
教育		●		●			●		●	
道路	●	●		●			●		●	
交通計画	●	●		●			●		●	
公共交通	●	—		●			—	■	●	
社会福祉		●		●			●		●	
住宅		●		—	●		●		●	
図書館		●		●			●		●	
観光・レジャー		●		—	●		●		●	
健康		●		—	●		●		●	
ごみ収集		●		—	●		●		●	
ごみ処理		●		●			●	■	●	
計画申請受付		●			●		●		●	
戦略計画	●	●		●			●		●	
警察	●	—	■	—		■	—	■	—	■
消防	●	—	■	●		■	—	■	●	■
地方税徴収		●		—	●		●		●	

出典：Department for Communities and Local Government（地方自治省）「Local Government Financial Statistics England No.20 2010」

6-7 道路庁と地域計画

道路庁は道路部門のスペシャリストとして、イングランド内の各地方自治体等の作成する地域計画等にも以下のとおり深く関わっている。

イングランドでは、2004年計画および収用法⁵¹において各地方の基本となる計画体系が規定されている（次ページ図6-7）。地方圏レベルでは**広域地方計画（RSS）**を、地方自治体レベルでは**地域開発フレームワーク（Local Development Framework）**を策定することが法により義務づけている。道路庁とこれらの計画との関係は次のとおりである。

広域地方計画については、道路庁は同法では指定されていないものの、地方自治省から公表された同法の補足文書である「計画方針書 11（PPS11）」には、道路庁が早期から広域地方計画に関わることとなっている。

地域開発フレームワークについては、道路庁は法定の相談者（statute consultee）である。個々の開発計画で道路庁の所掌する道路が関係する場合は、必ず法に従い早期から計画の策定に参画し、道路に関する知見を反映させることと定められている。

さらに、各県や市のレベルでも、地方圏の広域地方計画に対応する長期的な総合計画（**コミュニティ戦略**）の策定が義務づけられている。これに基づく短期的かつ具体的な目標を表したものとして、当該自治体と国や関連組織（partner authority）により**地域協定（LAA = Local Area Agreement）**を策定することが法により義務づけられている。道路庁は法定の関連組織であり、道路の部分について参画している。

2009年には新たな法⁵²により、地方協定の概念を複数の地方自治体にまで広め、準広域地方圏エリア内での**複数地域協定（MAA = Multi Area Agreement）**の策定が定められた。道路庁はここでも法定の関連組織である。

6-8 まとめ

（1）日英の地方自治制度の評価の例

以上のように比較した上で、地方自治全体として日英どちらが進んだ制度なのか、という問いに対し内貴（2009）は二つの見方を示している。

- ・日本では内政全般にわたって地方が権限を持っているため地方分権という立場から日本が進んでいるという見方
- ・「中央が小さく」という方向は同じだが、目指すべきは「地方も小さく」でありこの点で日本が遅れているという見方

また、総務省の外郭団体である財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所は、英国の地方自治について次のように述べている。

- ・見方によっては一例えば法制度を形式的に見る場合—日本以上に、中央政府がコントロールしているということすらできる。

51 Planning and Compulsory Purchase Act 2004.

52 Local Democracy, Economic Development and Construction Act 2009

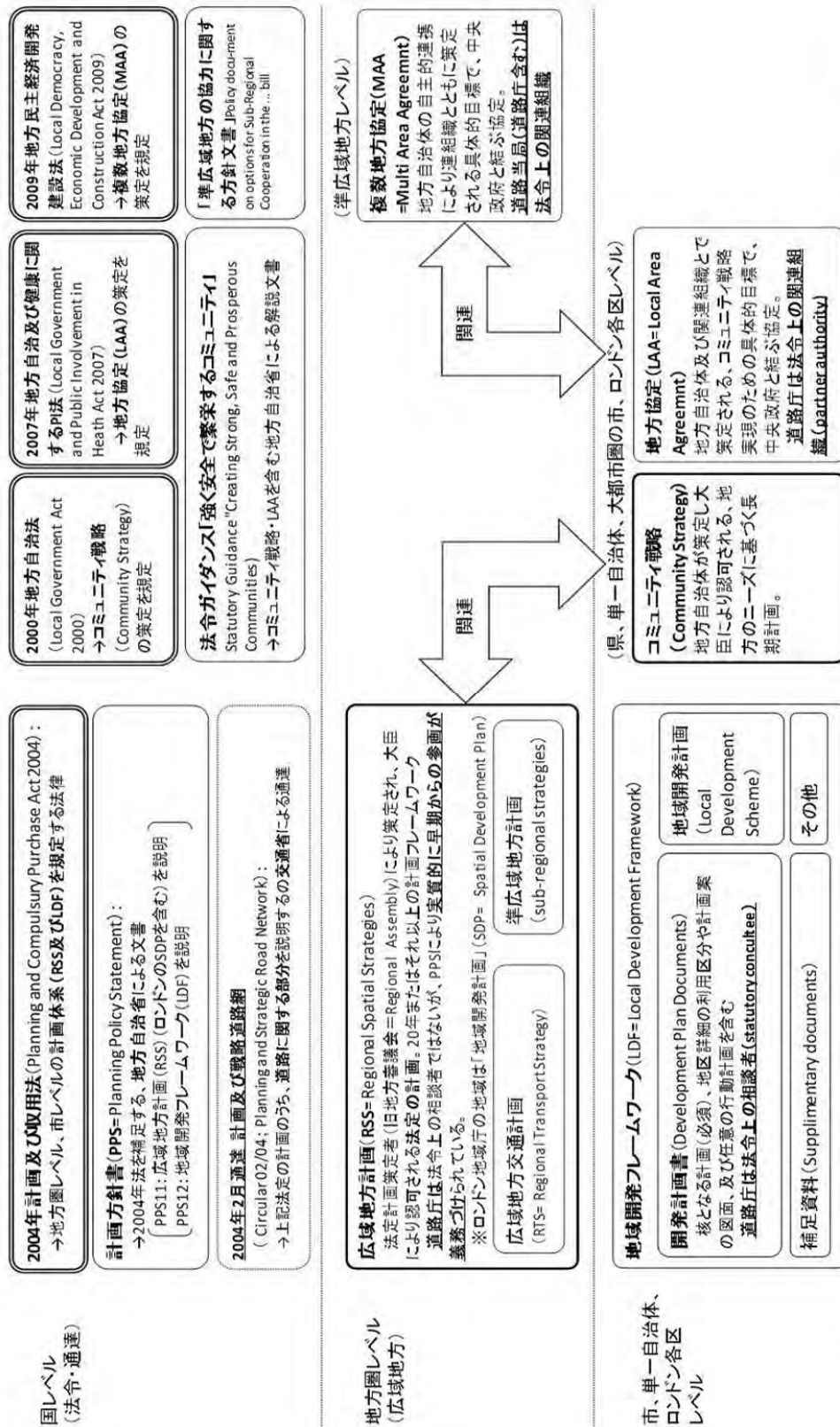


図6-7 イングランドの各種計画の体系と道路庁の関わり

(2) 筆者考察

以上のように、英国、特にイングランド内の地方自治の構造は、時代や時の政権の方針とともに大きく変化し続けている。一部繰り返すと、1979年からの保守党サッチャー政権は政策実現のためにロンドンと大都市圏の上層自治体（県）を廃止し1層構造にした。一方1997年からの労働党政権は、地方圏に権限を与えてきたかのように見えて、実は地方圏の行政を通して中央政府の権限を強化してきたとも捉えることができる。

いずれにしてもこのように地方自治の構造を容易に変化させることができるのは、地方自治体の位置づけが法令によって明確に定められていないことが大きな理由であろうと思える。時のニーズに応じて柔軟に組織を変更させるのは政策の実現という観点からはメリットとなるが、一貫したサービスの提供という観点や地方自治に携わる者の立場からはデメリットにもなり得る。日本のように地方自治の構造が比較的固まった国の視点で見ると、英国の地方自治は時代に応じ国レベルでの社会実験を何度も行い、うまく行かなければその都度軌道修正を繰り返しているようでもある。

今後の連立政権は新たな地方分権化法や地方エンタープライズ・パートナーシップ（LEP）を通じどのような政策を実現するか、地方自治体に法的な自由度がどの程度与えられるのか、地方圏の行政がどのように変化するのか、引き続き注視する必要がある。

表6-2 イングランドにおける地方自治に関する年表

網掛けは保守党系

期間、政党、首相	年、でき事
1964～1970 労働党 ウィルソン	1965年 旧ロンドン県設置
1970～1974 保守党 ヒース	1974年 イングランド内完全二層制に移行完了
(1974～1976 労働党 ウィルソン、 1976～1979 同 キャラハン)	
1979～1990 保守党 サッチャー	1986年 旧ロンドン県及び大都市圏の県（6県）廃止 →一層構造へ
1990～1997 同 メジャー	1992年 単一自治体（Unitary Authority）導入（46自治体） 1994年 政府地方事務所（RGO）設置
1997～2007 労働党 ブレア	1998年 地方開発庁（RDA）設置 2000年 ロンドン地域庁（GLA）設置、ロンドン市内課金導入 2002年 地方圏議会（Regional Assembly）の提案 2004年 地方圏議会導入の住民投票で否決（ノースイースト地方） 同年 「計画及び収用法（Planning and Compulsory Purchase Act）」制定 →地方圏議会設置、広域地方計画（RSS）義務化
2007～2010 同 ブラウン	2009年 新たに9の単一自治体設置（計55の単一自治体） 同年 「地方民主・経済開発及び建設法（Local Democracy, Economic Development and Construction Act）」制定 →地方圏審議会を自治体リーダー会議へ移行
2010～ 連立 キャメロン （保守＋自民）	2010年 「地方主義法案（Localism Bill）」策定の公表（2011年制定） →広域地方計画（RSS）の廃止、新たな計画体系の確立、インフラ計画委員会（IPC）の廃止、地方エンタープライズ・パートナーシップ（LEP）の創設・地方開発庁（RDA）の廃止など

【参考】日本国憲法（地方自治部分）

第八章 地方自治

第九十二条 地方公共団体の組織及び運営に関する事項は、地方自治の本旨に基づいて、法律でこれを定める。

第九十三条 地方公共団体には、法律の定めるところにより、その議事機関として議会を設置する。

2 地方公共団体の長、その議会の議員及び法律の定めるその他の吏員は、その地方公共団体の住民が、直接これを選挙する。

第九十四条 地方公共団体は、その財産を管理し、事務を処理し、及び行政を執行する権能を有し、法律の範囲内で条例を制定することができる。

第九十五条 一の地方公共団体のみに適用される特別法は、法律の定めるところにより、その地方公共団体の住民の投票においてその過半数の同意を得なければ、国会は、これを制定することができない。

別添 1 PFI/PPP に関するヒアリング

別添 1－1 Henri Chua 氏（PIARC TC.A2 委員長）

別添 1－2 Robert Bain 氏（コンサルタント）

別添 1－3 Tom Fanning 氏（Midland Expressway 社代表）

別添 1－1 Henri Chua 氏（PIARC TC.A2 委員長）ヒアリング

日時：2011 年 5 月 18 日（水）10:00～

場所：IM Technology 社オフィス（ロンドン）

相手：Henri Chua 氏（IM Technology 社、PIARC 技術委員会 TC A.2 委員長）

【趣旨】

英国では会計検査院（NAO）や公会計員会（PAC）が PFI/PPP について問題点を指摘しているとともに、大蔵省では 2011 年 2 月に PFI の見直しを行うことを公表した。これらを背景とした PFI/PPP の現状について話を伺った。

【質疑応答】

○PFI/PPP は現時点では以前に比べあまり特に金利の点で有効とは言えないのではないか。

（回答）

PFI/PPP は金融危機以降にうまくいかなかった訳ではなく、その前から企業が破産する例もあった。金利に関しては、金融危機の前はベースレートが高くマージンが低かったが、金融危機後はベースレートが低くマージンが高くなり、トータルとしてはあまり変わっていない。

○マージンが高い分 PFI 企業が儲けているのではないか。

（回答）

PFI の関係者はコンセッショネア、銀行、発注側（公共）と多くある。必ずしもコンセッショネアが儲けている訳ではなく、構造は複雑である。

○道路庁では M25 以来新たな DBFO は実施してないし今後も実施しない予定という。道路分野では特に厳しいのではないか。

（回答）

道路庁は既に 11 件の DBFO を実施中である。その支払いは道路庁業務のかなり大きな割合を占めているはずである⁵³。M25 は政府の方針で実現することになったが、道路庁による新たな DBFO は今後ないだろう。

M25 については、契約に至るまで 5 年かかっており、時間がかかりすぎであった。（実施判断は別として）手続きにこれだけ時間がかかったのは道路庁に責任がある。道路庁は契約についてよく理解していなかった。近年の道路庁はプロジェクトマネジメントの能力に重きを置き、技術的なスキルは失われてきている。道路庁を支援するはずのコンサルタント（M25 の場合はハルクロー）もよく契約の内容を理解していなかった。

⁵³ 道路庁が 2010 年に公表した年報によると、2009-10 年度の **PFI 関連費用**（PFI 資金リース利子＋PFI サービス費用で、実際に支払われた金額）は 78.8＋241.6＝約 320 百万ポンド（約 416 億円）であり、この額は道路業務費用全体（1,108 百万ポンド＝約 1,440 億円）の約 29%を占める（59 ページ）。同年報の 74 ページによると、各年度当初の PFI 運営費用見込み額は、2009-10 年度が約 281 百万ポンド（約 365 億円）であるのに対し、2010-11 年度は M25 の影響により 388 百万ポンド（約 504 億円）にまで増加するため、次期年報では **4 割に近くなるもの**と思われる。なお 1 ポンド＝130 円とした。

○現政権は、今年 2 月の大蔵省の方針（現行の PFI を総見直しすると公表）を見ると PFI に対し懐疑的と思われるが、それは正しい見方か。

（回答）

政府は実際のところ何もしないだろう。理由を二つ挙げる。まず現契約を変更することは非常に困難であること。次に実例として、ポルトガルでは実際に複数の PFI 契約について同用の交渉を行ったが成功した事例は皆無だったこと。従って大蔵省の方針は政治的発言と言える。日本でもよくあることだろう。

【維持管理の PFI】

○道路庁以外の道路分野の PFI としては、各地方自治体で照明 (lighting) や維持管理 (maintenance) で採用されている。これらは通常の発注とどう違うのか。PFI でどんなメリットがあるのか。

（回答）

英国ではバーミンガム他ですでに道路維持管理の PFI を実施中である。PFI により資産管理の点でリスクの移転が行われる。また、公共の契約はコスト高であるとも言われているが、PFI の導入により契約形態の再構築 (restructuring) が可能である。

なお、道路庁の MAC 契約は 5 年間の維持管理契約であるが、私の考えでは、資産についてのリスクを民間側が負うという点でこれも PPP の一つの形態である。

【その他】

○EU の交通白書が公表されたがこれの影響はあるか。

（回答）

交通白書は鉄道については多く記述されている。また道路交通の環境に関して言うと、排出ガスは自動車の改良により改善されていくものである。EU の政策は特に航空など国際交通においては影響が大きい、道路分野での影響は少ないと考えている。今後は海上交通 (motorway of the sea) が注目されるのではないかな。

○M6Toll は実際に走ったが交通量が少ないように感じた。

（回答）

一昨年道路庁から M6Toll のレポートが公表された。私はその報告書に関してすべてに納得するものではないが、交通量が少ないのは確かであり、M6Toll は問題を抱えている。

別添 1－2 Robert Bain 氏（コンサルタント）ヒアリング

日時：2011 年 8 月 2 日（火）14:00～

場所：RB Consult 社オフィス（ロンドン）

相手：Robert Bain 氏（RB Consult 代表）

はじめに

本資料はロンドンを拠点とするコンサルタントのロバート・ベイン（Robert Bain）氏へのヒアリングをまとめたものである。同氏は PFI/PPP に関する調査を行いウェブサイトで報告書を公表している。そのうちの一つ「英国道路 PFI の公共部門コンパラター：ブラックボックスの中」で道路庁 PFI についてバリュー・フォー・マネーの研究も行っていることから、実際にお会いし話を伺うこととした。

同氏の PFI/PPP に対する基本的な見方は、「現状はいい面ばかりが強調され過ぎている。悪い面も含め公表しバランスを取るべき」との考えである。

重要と思われる場所にアンダーラインを付した。

● PFI に関するベイン氏の見解など

【PFI 全般】

- ・ PFI は負債の幻想（イリュージョン）である。もともと PFI を導入した背景は、バランスシートから除外できるからということ。
- ・ ある会社が海外に負債を持っている場合でも負債が無いというわけではない。私はスタンダード & プアーズ（S&P）社にいたのだが、S&P 社では（ある社について評価する際に、本体だけでなく PFI の）特定目的企業体（SPV=Special Purpose Vehicle）も含め評価する。
- ・ 日本でも財政赤字が大きいので PFI を導入しているということだが、PFI を導入しても実質の負債は増えるだけである。PFI 企業体（SPV）の負債は負債である。
- ・ 金がないからと理由で PFI を導入すべきではない。金がないならそもそも実施すべきでない。オフバランスシートで幻想を与える投資構造は PFI 導入の最悪の理由である。
- ・ 金がある国を見てみればよい。スウェーデンや中東の国などでは PFI を実施していない。

（Q：しかし PFI は全世界に広がっているが…）

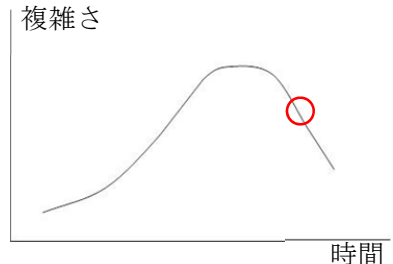
- ・ それが問題である。なぜなら PFI アドバイザー産業、すなわち法律家、銀行家、会計家は PFI から利益を得ているのである。彼らは PFI のエヴァンジェリスト（evangelists：伝道者）または牧師（preacher）である。エヴァンジェリストまたは牧師は、いい点ばかり話をする。
- ・ ポルトガルでは PPP を導入した。本来は都市道路の維持管理の費用が必要であったのだが、有料道路が PPP たり得るので、政策として有料道路を導入するために PPP を使ったのである。
- ・ 調達方法の一つにしか過ぎない PFI が政策を支配するのは誤りである。この状況を「tail wagging the dog.（慣用句：尾が犬を振っている）」と言う。政策が調達方法を支配すべきであり、調達方法が政策を支配すべきではない。

- ・ PFI にはいい点もある。バリュー・フォー・マネーが確保できれば良い。

【PFI プロジェクトの構造】

- ・ PFI の構造はプロジェクトファイナンス (PF) である。シングルアセットがあり、特定目的会社 (SPV) をつくり、建設会社、銀行が関心を持つ。SPV は収入をもらい、借入金を返済する。収入は、有料道路ではユーザーから、シャドートールでは政府から受け取る。
- ・ この PF では、スポンサー (出資者) に対しノンリコースである (=償還請求権がない)。PF では借入金は SPV のみが受け取った収入で支払われ、母体は関与しない。だから企業は PF が好きなのである。リスクの緩和である。英国ではこういう形である。
- ・ 道路 PFI 会社は暗渠 (conduit) あるいはパイプである。お金を銀行、政府、利用者と結びつけるもの。通常の企業ではない。

【道路庁の PFI】

- ・ 道路庁は支払メカニズムに関するアドバイスを得るため PwC (プライスウォーターハウスクーパーズ社) と契約した。PwC は頭を使い、精巧 (sophisticated) な考えを用いてきた。だんだんと複雑になり、ある点でマネジメントできなくなり、より単純な方向へと向かっている。現在は山を過ぎたあたり (赤丸印)。
- 
- ・ その後 PwC は支払メカニズムに罰則も導入した。これらを有効にするにはモニターしなければならない。多くの金をモニターに使わなければならない。例えばロンドンの東 A13 には CCTV カメラが非常に多くある。
 - ・ 道路庁の道路維持管理費用のうち 40% が (延長比で) 17% の PFI (DBFO) 道路に費やされている。残りの 60% の予算でのこりの 87% の延長の道路を管理しなければならない。

●ベイン氏の出版物についての質疑

〔「英国道路 PFI の公共部門コンパラター：ブラックボックスの中」
原題“Public sector comparators for UK PFI roads: inside the black box”〕

○この報告書によると、道路庁の 8 件の PFI プロジェクトについて、全体としては 3.5% の割引率でも通常の契約方法よりもバリュー・フォー・マネーが確保されると記されている。

もし他の条件が同じとして 3.5% の割引率をそれぞれのプロジェクトに適用させた場合、プロジェクトのうち一つでも PFI の手法は否定されるということになるか。

(回答)

- ・ そのとおりである。報告書の表を見ると、3.5% では 4 件がそうなる (否定される)。
- ・ (道路庁が当時試算に用いたした) 8% でも 8 件のうち 1 件はバリュー・フォー・マネーが確保されていない。

- ・道路庁としては、(PFIを導入するに当たり) 交通量、延長、都市か地方か、などによる違いを知るために、いろいろなポートフォリオがほしかったとのことである。これは道路庁に対するインタビューで確認した。
- ・一般的に PSC が試算されるとその評価を究極的なものとして扱いがち。しかし、PSC は多くの前提に基づくもの。道路庁のプロジェクトでは他の要素すなわち政治的な理由も考慮して判断された。

○これらデータは公表されていないがどう入手したのか？

(回答)

- ・私が(道路庁から)個別に入手したもの。
- ・しかしこのようなデータは公表されるべきである。公表しないと信用されないことになる。多くの人が PFI のいい面を信じている。政府がそうしている。

●最近の英国における PFI/PPP プロジェクトについて

【背景】

- ・英国では金融危機後、会計検査院 (NAO) や議会の公会計委員会 (PAC) が PFI/PPP に関し多くの報告書を公表しているが、その多くはバリュー・フォー・マネーに対し懐疑的である。
- ・大蔵省は今年 2 月に、試行プログラム実施後に PFI の総見直しを行うと公表している。

【背景に対するコメント】

- ・民間会社は当時契約をして政府も同意したのに、利益が出たからと言って政府(大蔵省)が持つていこうとしているが、これは政府と民間の関係を悪くするだけである。実際はそうしない。
- ・例えば保険に関して、個々のプロジェクトをまとめて一つの保険とすれば、保険料は安くなる。このようなことはできる。
- ・政治的リスクというものがある。建設、運営リスクより大きなものである。政治が民間から信頼されないといけない。日本ではどうか？

○PFI/PPP は現時点では以前に比べあまり特に金利の点で有効とは言えないようだが、これについてどうお考えか。

(回答)

- ・利子率は、融資が受けられるかどうかというバンカビリティーの一面である。スプレッドすなわち政府利子率と民間利子率の差は昔は少なかった。最近では 3 % かそれ以上になっていたが、また 2 % 程度となっている。
- ・しかし最も大事なことは融資期間である。昔は 20 年など長期だったものが今は 5 年など短くなっているため、再融資(リファイナンス)に伴うリスクが生じる。5 年後に次の融資のため再交渉しなければならないが、当初に 5 年後の利率など分からない。

○民間企業は一般的に、PFIによりより多くの事業の機会が得られるため PFI に賛成だと考えられるが、これは正しい見方か？

(回答)

- ・一部は正しい。民間は PFI が好きである。通常の契約は短期間で収支が大きく変わることになる。PFI であれば一定期間一定の収入が期待できる。私だってそのほうが良い。

○例えば道路庁では、少なくとも今議会期間（2010~2014）では PFI/DBFO の手法を用いる予定はない。これは道路庁の既存 DBFO が維持管理費用の多くの部分を占めているからだと言う人もいる。この見方は正しいか？他の見方はあるか。

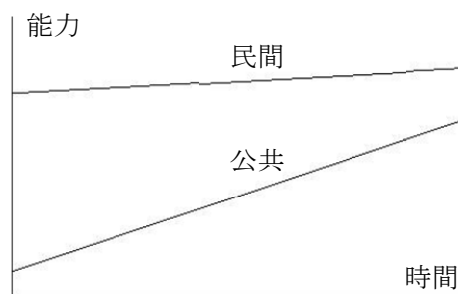
(回答)

- ・お金がないからというのが理由の一つ。他の見方としては大規模プロジェクト自体がないから、ということもできる。

○PFI は当面の間の公的支出を減らすことはできるが、プロジェクト全体期間としては多くのお金が必要となることもある。これが正しいとしたなら PFI はいい政策と言えるのか。もしそうならどのような条件下でそう言えるのか。

(回答)

- ・私はかつて EIB (欧州開発銀行) に勤めていた。資金不足なら他の資金源を得なければならない。当面というのはそのとおりだが、常にとは限らない。条件下では建設ギアリングが低い場合は（上記報告書どおり）支払額が少なくなる可能性もある。
- ・PFI が成功する条件は以下の3点。
 - ①VfM が確保できること。異なる仮定や異なる条件の PSC に対しても確認されなければならない。
 - ②公共が支払い可能な場合 (Affordable)
 - ③最も大事な点として、公共部門が有能でない場合。
- ・英国では、ロンドン交通局はまだ良いがそれ以外の公共は能力がない。民間のほうが優秀であり、公共は民間から PFI で学んでいるのが実状。



●その他

○EU のホワイトペーパーが公表されたが、特に「利用者負担」の「十分な適用」という点に関し、道路部門の政策に変化はあるか。

(回答)

- ・「気づき」を増加させることにはなるだろうが、直接的な影響はないだろう。すぐに大きな変化はできるはずがない。将来を研究する者はいてもその過程を研究している者は少ない。

別添 1-3 ミッドランド・エクスプレスウェイ社（M6 Toll 運営会社）ヒアリング

日時：2011 年 8 月 16 日（火）14:00～

場所：Midland Expressway 社（バーミンガム近郊）

相手：Tom Fanning 氏（同社代表）

【趣旨】

英国で橋梁などを除き唯一の有料道路である M6 Toll を PFI により運営しているミッドランド・エクスプレスウェイ社を訪問し、同社代表に運営状況や課題などを伺った。M6 Toll の概要は第 3 章を参照されたい。

○M6Toll の概要について

- ・交通量は経済情勢や M6 本線の状況により上下してきた。
 - ・2004 年に 45～50 千台、多い日には 70 千台。
 - ・2005 年にやや減ったが、07 年には M6 本線での工事の影響で増加した。
 - ・今はマネジド高速道路（M6 本線の改良工事完了）により（交通量が減少する）影響を受けている。
- ・年間で給与に 3.2 百万ポンド、維持管理に 7.8～8 百万ポンドを支出している。EBITDA margin はよい状況。
- ・料金を毎年値上げしている。開通当初は普通車 3 ポンドだったが現在 5.3 ポンド
- ・料金はひと月前に知らせれば変更できる。

【以下質疑】

○交通省（コンセッション契約者）との関係は？

（回答）

- ・交通省や道路庁に報告する義務はない。コンセッション契約に基づき業務を行うことが定められている。
- ・道路庁ダルトン長官とは年 2 回、地区局長 Tim Herbert?とは 3 か月に 1 回会っている。次回はダブリンでフリーフロー課金の話をする予定。ダートフォードでも導入予定。
- ・制限速度の規制緩和が議論されているが、M6Toll で先行的にやる話もある。
- ・我々は全て民間で資金を調達し料金を定めリスクを負って運営している点で日本とは異なる。（・契約期間の最後には所定の条件で政府に返すことになっている。）
- ・交通省には半年に一度交通量を報告することになっている。それだけである。

○道路庁と維持管理・交通管理で協力しているか？

（回答）

- ・基本的には自社で維持管理、交通管理とも行っている。
- ・道路は CCTV で網羅できるようになっている。

○決算書類はウェブで入手可能か？契約書は？

(回答)

- ・ここにあるがウェブ上にはない。情報公開法（Free Information Act）のもと可能である。

○（現在 M6 本線が路肩走行の容量拡張が行われており一部完成している。）M6 本線の工事は契約当初知らされていたか？

(回答)

- ・M6 本線の改良を実施することは M6Toll の契約後に知らされた。当初誰もそんなことは考えなかった。今から考えると教訓である。

○有料化についての考えをお聞かせいただきたい

(回答)

- ・当初計画では有料道路を北に延伸することも考えていた。
- ・2005 年当時の交通省大臣 Alles Darling は有料化に興味を持っていた。
- ・1 レーン分を有料することも先の政権時に考えとしてはあったが、実際は難しい。
- ・ロンドンでは混雑課金を行っているが、これと同様な方法を道路に適用するのは範囲が広すぎる。
- ・個人的には長期的に有料化は必要と思っている。短期的にはできないだろう。少なくとも現政権（議会期間）ではできない。
- ・現在はオープンシステム（均一料金）だが、マネジド高速道路でガントリーを設けているのだから、同様なガントリーで料金を徴収できるようにすればよい。

○次回の資金調達（借り換え）の計画は？

(回答)

- ・前は 2006 年で、12 億ポンド。次回は 2015 年でおそらく 10 年ボンドになる見込み。現在準備中。2 年前は今どうなっているか分からない。今後もどうなるか分からない。10 年を超える長期のボンドは親会社（マッコーリ）は考えていない。

別添 2 地方自治に関するヒアリング（地方自治体協会＝LGA）

日時：2011 年 7 月 1 日 11:30～

場所：地方自治体協会

先方：地方自治体協会 シニア・ポリシー・コンサルタント フィリップ・マインド氏
Mr Phillip Mind, senior policy consultant

テーマ：地方エンタープライズ・パートナーシップ（LEP）と地方自治体について

【地方自治協会（LGA）について】

- ・ LGA はイングランドとウェールズにある 400 の自治体を代表する組織で、中央政府と協力している。
- ・ 歳出見直しに伴い 500 人いた職員が 240 人にまで減った。減員は自主退職（redundancy）や強制退職である。
- ・ 職員は地方自治の経験がある者が多い。中央政府からも派遣されている。私は大蔵省出身。

【地方エンタープライズ・パートナーシップ（LEP）について】

○LEP はまだ始まったばかりであり、法的位置づけや予算の確保などの課題が報道されているが、これと同じ認識か。（2 月 18 日付 InsideHousing）

（回答）

- ・ LEP についての方針は以下のとおり。
 - ・ 1998 年の旧政権の方針は経済誘発（economic generation）にさかのぼる。公共が支出しインフラを作る、というのが当時の公センサスだった。新政権は新たなアプローチをとっている。経済誘発に公共の金をあまり使わない方針。
 - ・ 第二に税増収引当債（TIF）や企業誘致地域（EZ）の権限を LEP に与えている。
 - ・ 第三に強力な官僚組織とならない方向。例えば計画分野は開発の障害でもあるが、これを緩和しようとしている。
 - ・ すなわち各地にお金でなく責任を与えるという方針である。

○LEP に何が不足していると思うか。それともこれまでのところ、LEP は成功していると言えるのか（上記以外）

（回答）

- ・ 成功しているかを判断するまだ早い。予算の点では不十分に見えるかも知れないが、雇用を含め地方経済が上向くことが重要。

○全般的に地方開発庁（RDA）など地方圏の政府組織がなくなった現状は、地方にとっていいことなのか。

(回答)

- ・まず、RDA の廃止は政治的な理由である。RDA は旧政権が設置したもの。何かを廃止することは象徴的なものとなる。
- ・実際多くの地方自治体は廃止された方がいいと思っていた。RDA は地方経済にとっては役に立たなかった。RDA の範囲が広すぎて実際の経済圏に合っていなかった。また RDA は民主的に義務がある (accountable) ものではなかったし、実際は自治体ではなく政府の方を見ていた。RDA がうまくいっていれば廃止されなかっただろう。

○LEP は今のところ例えば企業誘致地域(Enterprise Zone)の補助金申請・獲得のために使われている。これはいい政策か。見方によっては中央政府の新たな統制 (control) と捉えることができる。例えば一括して自動的に交付される補助金のほうが各 LEP にとってはいいのではないか。

(回答)

- ・統制と言えるかもしれない。我々は財源が委譲されることを望む。どのように金を使うか自治体が決められるようになると良い。ピクルス氏の見方は同じ。(「超中央集権的な指示命令機械」 ... regional offices were part of the “command and control apparatus of England’s over-centralised state.”)
- ・LEP にとっていいのは一つか二つの重要な問題に集中して取り組むこと。例えばコーンウォールの超高速ブロードバンド、ケント・エセックスのテムズ川 テムズコリドーの開発など。

○現在策定中の計画法案では LEP は何か権限を得られるのか

(回答)

- ・LEP が新たに得る権限はない。

【地方自治体について】

○地方自治体の権限は現状で十分と考えているか。英国の地方自治体には Ultra vires の法則があると聞く。もっと自由な活動を望んでいるか。

(回答)

- ・我々はより一般的な権限を得つつある。自治体は何でもできるためには法的規定が必要だがそれが新たな法案 (Localism Bill) に取り込まれる予定。法案を見ればわかると思う。

○イングランドには地方自治の階層が 1 階層の自治体と 2 階層の自治体が存在する。この現状をどう考えるか。どちらかに統一したほうが望ましいのか。このままで良いか。

(回答)

- ・我々は全ての自治体を代表するものであるから、特定の見方はない。我々は政府がこうしろ、ということには反対する。自治体の選択に任せるべきと思う。

別添 3 交通省資料の翻訳

別添 3－1 **The Highways Agency Framework Document (2009)**

(道路庁の位置づけを示す基本的文書)

別添 3－2 **Circular 02/07 Planning and the Strategic Road Network**

(各種法定の計画と道路庁との関係を示す交通省の通達、2011 年地方主義法の施行に伴い大幅に変更される予定)

別添 3－3 **2010 年交通省歳出見直し (Spending Review 2010) 抜粋**

別添 3－4 **2010 年交通省業務計画 (Business Plan 2010) 抜粋**

別添 3－5 **旅行時間信頼性の算出方法**

本資料は、筆者が独自に翻訳したものであり、翻訳の間違い等についての責任は、発行者の英国交通省ではなく、翻訳者である筆者にある。但し、日本語訳は読者の理解を助けるための参考であり、筆者及び当機構は翻訳の間違い等に起因する損害についての責任を負わない。

別添 3－1 道路庁枠組み文書

道路庁 枠組み文書

The Highways Agency Framework Document

2009 年 7 月

目次

訳注：ページは原文のもの

交通大臣挨拶	5
はじめに	6
道路庁の担う役割	6
責任	6
規模・予算・所在地	8
道路庁の目的と目標	9
目的	9
目標	9
道路庁と運輸省の目標の関連性	10
公的サービス取決め	10
サービス政策変換合意	11
役割・責任・ガバナンス	12
大臣	12
事務次官－最高責任者	13
国内交通局長－後援者	14
道路庁長官－責任者	15
ガバナンス	16
道路庁役員会	17
業績評価及び報告	18
業務計画フレームワーク	19
年次計画	19
業績分野	20
人事	21
長官	21
道路庁職員	21
道路庁職員（上級管理職）	22
交通省支援職員	22
財務・投資配分	23
財務報告書	23
予算配分	24
委譲	24
主要計画委譲	24

権限委譲	25
投資効果評価の骨子	25
年次報告及び会計	26
内部監査	26
外部監査	27
監査委員会	27
危機管理・資産管理	28
危機管理	28
資産管理	28
国会関連	29
国会質問と議員回答	29
公共会計委員会と特別委員会	29
議会オンブズマンの苦情処理及び手続き	31
本文書の更新について	31
別添（略）	
別添１－戦略的道路計画マップ	32
別添２－道路庁本庁所在地及び地方オフィス所在地	33
別添３－道路委員会及び他役員会	34

交通大臣挨拶

アドニス卿

交通大臣

2009 年 7 月

道路庁は私に代わり、戦略道路網の管理、維持及び改良のために活動している。イングランドの戦略道路網は高速道路のほとんどと主要な A 道路から成り立っているが、我々の経済的な繁栄、生産性そして豊かな暮らしには、この道路網が不可欠となっている。道路庁は、道路ネットワークの業績、信頼性、そして安全性の改善に関し政府の目的の実施と計画の実現を果たしている。

1994 年の設立以来、道路庁の役割は重要性を増している。単に道路ネットワークを整備し維持管理するという役割から、戦略道路網の利用者に対して交通管理サービスや旅行情報サービスの提供を行うことを通じ、道路網の積極的なマネジメントに責任を持つような、ネットワーク・オペレータとしての役割へと発展してきている。

道路庁はこれらのサービスの継続的な提供を行い、以下のような政府の交通戦略の実現に寄与するため重要な役割を果たす。すなわち、限られた時間と予算の制約下で例えば路肩運用を含む大規模交通容量増加や道路網の効果的なマネジメントにより、渋滞を緩和させること、安全性を向上させること、そして交通が環境に与える影響を緩和させることである。

本文書は、政府と道路庁との関係において、道路庁が戦略道路網の信頼性を改善させるため、ガバナンスと資金提供の方法に関し新たな枠組みを示すものである。本文書は、道路庁がいかに政府の求めるより広範な目的のために貢献するかを示しており、その役割と責任を明確に述べている。

道路庁は要求される役割が増えてきているが、本枠組み文書により、道路庁が今後の難題に対処し、利用者に信頼され得る効果的なネットワークを提供できるであろうことを私は確信している。

はじめに

本枠組み文書では、道路庁の機能及び道路庁と交通省との高水準な協力関係について解説されている。本文書は道路庁と交通省との間における、管理手配、責任、自由と制約について明言されており、交通大臣と財務長官との間で合意されている。本文書は、道路庁と運輸省との間に存在する全ての関係性を定義するものではないが、全ての関係における最重要点や原則を定義することを模索するものである。

道路庁とその役割

交通大臣は、イングランドにおける戦略道路網に関し道路当局（highway authority）であり交通当局（traffic authority）である。道路庁は交通省の執行機関（Executive Agency）の一つであり、戦略道路網と交通省に対する責任は以下に述べる通りである。

戦略道路網にはほとんどの高速道路⁵⁴及び主要な A 道路が含まれる。評価額は 85 億ポンドを超えており、イングランドの全道路交通の 3 分の 1 と、全道路貨物輸送の 3 分の 2 が利用している。道路網図は別添 1 に示される。

責任

大臣に代わり道路庁は、戦略道路網の管理、運営及び（必要に応じて）その整備に責任を持つ。

これには以下を含む：

1. 大臣の合意を得た戦略道路網の付加と拡張計画の実施
2. 特に交通管理サービス（Traffic Officer Service）を通じて、戦略道路網における交通の管理、渋滞対策の実施、情報の提供及び交通安全や信頼性の向上により、戦略道路網の利用者を支援すること。
3. 戦略道路網の個別計画に関する土地及び資産の取得、管理及び処分や補償金の支払い
4. 戦略道路網における費用効果の高い日常的な管理プログラムの実施、及び
5. 大臣が掲げる戦略道路網の長期的計画と方針の策定に関する情報提供と影響力の行使。この策定に関する助言及び以下の項目を含む。
 - a. 地域の協力者への助言を含む、戦略的道路網の付加と拡張
 - b. 戦略道路網の運営に関する変更及び改善、及び
 - c. 戦略道路網の一部について他の道路当局への移管

加えて、道路庁は、以下を支援することに責任を持つ。

6. 環境と気候変化に関する交通省の目的と方針
7. 下記により持続可能な開発に関する政府の目的の遂行

⁵⁴ Motorway には地方自治体が管轄するものがごく一部存在する。

- a. 計画制度を通じた新開発パターンの情報提供と影響力の行使
 - b. 個別の開発提案が戦略道路網の機能に与え得る潜在的な影響に関する対応
8. 国内経済及び地域経済の成長に関する政府の目的
9. 効率的かつ効果的に責任を遂行することによる効率性と金銭価値のための政府の優先事項
- 道路庁は、他組織と連携し、基準策定、確実な知識の共有とベスト・プラクティスの推進を行う。これには以下を含む：
- 10. 他の道路当局、道路網管理者、交通サービス業者、政府地方事務所及び地方計画・広域地方計画策定者を含め、戦略道路網に接点を持つ業務に携わる他組織との連携すること
 - 11. 専門的な道路工学の助言を大臣に対し及び大臣に代わって提供し、他の道路当局と最善の道路管理の実践を共有することでベストプラクティスを促進すること
 - 12. スコットランド自治政府とウェールズ自治政府及び北アイルランド環境省、もしくはそれに代わる機関と協力し、工学的基準及びその他基準を整備し、出版し、メンテナンスをすること
 - 13. 道路庁の目的と目標の遂行を支援するため、研究開発計画を実行すること。このために交通省首席科学顧問と相談して互いのプログラムの完遂を確実にする。
 - 14. 必要に応じそれぞれの国際的な技術委員会において政府の利益を代表し、英国に対する機会を認識すること
 - 15. 計画とサービスの提供において省内の他の庁と協力すること

規模・予算・所在地

道路庁は、イングランド内に3,500人の職員を有している。これには交通管理サービスの1,500人も含まれる。

道路庁は約30億ポンド（約3,900億円⁵⁵）の年間予算を管理する。これには、地域財源配分⁵⁶（RFA¹）から資金提供を受けたものを含め、道路網の改善と維持費用が含まれる。

道路庁は、別添2に示すように、小規模のコアポレートセンターをロンドン有し、イングランド内7箇所に地域事務所を有している。また、7地域の管理センターと32の出張所に属する高速道路に係る交通管理員も含まれている。

1 RFAのプロセスは地域が政府に対し、交通、住宅及び再生に関する政府の長期的投資の優先順位、そして持続的な経済成長を支援するための経済開発に関する助言を行う機会を提供する

⁵⁵ 1ポンド＝130円とした。以下同じ。

⁵⁶ Regional Funding Allocation。

道路庁の目的と目標

1. 先に示した道路庁の役割と責任は、次の目的と目標に解釈される。

目的

2. 道路庁の目的は、「安全な道路、確かな旅行、旅行者への情報提供」である。

目標

3. 庁の最も重要な目標は「全ての利用者に質の高いサービスを提供すること」である。この目標を達成するために、庁は以下の具体的な目標を掲げている。
 - a. 交通容量の継続的な改善と旅行時間の信頼性向上により、戦略道路網における遅延と渋滞を軽減する。
 - b. より容易に利用できる道路情報を提供することにより、利用者の行動や意思決定に影響を与える。
 - c. 安全かつサービスの整った道路環境により、また交通省の道路安全目標を支援することにより、道路の安全性を向上する。
 - d. 戦略道路網の潜在的悪影響を緩和し、交通省による環境及び気候変動に関する目的を支援することで、環境をより良くする。
 - e. 効果的な交通管理員の供給。
 - f. 道路庁の顧客からのフィードバックと道路網の業績（パフォーマンス）に対する検討と回答。
 - g. 効率性とバリュー・フォー・マネーの実現と改善。
4. 道路庁に与えられる目標は以下の通りである。
 - a. より良い協力関係を通してより効果的な実施を確実に行うこと
 - b. 現在そして将来のサービスを改善するために、最高の業務と革新的解決方法を実施すること
 - c. 良き雇用者たること、そして
 - d. 効率的な事業計画と予算管理システムにより効果的な庁たること
5. 庁の目的、目標及び評価はその業務計画において毎年決定され更新される。

道路庁と交通省の目標の関連性

6. 道路庁は交通省の目標の達成と関連する公共サービス取決め（PSA）の達成に貢献する。交通省はその業務における中心的分野にフォーカスした5つの戦略的目標を持つ。
 - a. 信頼性の高い効率的な交通網の提供により、国際経済競争力と経済成長を支援すること。
 - b. 危険な気候変動を回避し望ましい結果を得ることで、交通に関する二酸化炭素及び温室効果ガスの排出を減らすこと。
 - c. 交通に関わる事故、負傷及び疾病を減らし、健康に有益な旅行環境を促進することで、より安

全、より安心かつより健康に、そしてより長い平均寿命に貢献すること。

- d. 公平な社会を実現し得られる望ましい結果により、全ての市民のためにより機会の平等を促進すること。
- e. 交通に関わる人もそうでない人も含め、その生活の質を向上させること、そして健全な自然環境を促進すること。

公共サービス取決め (PSA) ⁵⁷

- 7. 2007 年包括的歳出見直し期間において、交通省は公共サービス取決め (PSA) の目標値を主導するとともに貢献している。
- 8. 交通省は、公共サービス取決め 5 (PSA 5) 「経済成長を支える信頼性の高い効率的な交通ネットワークの構築」を主導している。この公共サービス取決め (PSA) は 4 つの指標から成るが、そのうちのひとつが道路庁により実施され、道路庁の事業計画にも「戦略道路網の信頼性」及び「戦略道路網の安全」として反映されている。
- 9. 交通省は次の 4 つのテーマのもと他の多くの PSA のターゲットに貢献する。4 つのテーマとは、持続可能な成長と繁栄、全ての人への公正と機会、より強力なコミュニティとより良い生活の質、そしてより安全で公正で環境的に持続可能な世界である。道路庁は必要に応じてこれらのターゲットとそれらの指標への貢献に関し交通省を支援する。特に交通省の以下の貢献について支援する。
 - a. 全ての英語圏の経済業績を向上させ、地域間の経済成長率の格差を縮める (ビジネス企業規制改革による PSA7 より)。そして
 - b. 長期的な住宅供給と財政負担の増加 (地方自治省による PSA20 より)

サービス政策変換取決め

- 10. 財務省と内閣府が包括的歳出見直し (CSR07) を支えるサービス政策変換合意 (STA) を公開している。これは 2 つの政府業績測定として公開しているものである。
 - a. 回避可能な接触量の削減: CSR07 期間の終了までに回避可能な接触の 50% 削減を達成するためであり、
 - b. 市民及び企業に対する電子サービスの内容は、電子政府ポータルである Directgov.uk と Businesslink.gov.uk に移行する。CSR07 期限までに 95% 以上の特定ウェブサイトを、残る 5% をその直後に移行することを目指している。
- 11. 道路庁は、交通省によるこれらの測定の遂行に貢献し、交通省の「近代的で効率的なサービスを提供し、かつその能力を有しながら、顧客やビジネスのニーズに合わせた全てのサービスを提供する省」への移行ビジョンを支援する。

57 Public Service Agreement. PSA は政府の定めた各政策の目標で、各分野一括して大蔵省から公表される。2007 年に公表された 2008 年から 11 年までの歳出見直し期間における交通部門の PSA は、以下リンクから入手可能。 http://web.archive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.hm-treasury.gov.uk/pbr_csr07_psagrowth.htm。

役割・責任・ガバナンス

1. このセクションでは、交通省と道路庁間の高レベルのガバナンス体制について解説する。
2. 道路庁は、交通省の不可欠な要素であり、大臣グループにより定められた政策方針（policy framework）の範囲内で、及び交通省による包括的な戦略と枠組み文書の範囲内で活動するものである。

大臣と大臣グループ

3. 大臣は、それに基づき道路庁が運営を行う政策方針に対し責任を負う。責任者として、大臣は道路庁に代わり議会で説明責任を負い、事務次官から助言を受ける。大臣は副大臣以下に下記の責務を委任することができる。
4. 大臣の責務には、道路庁の戦略的方向性、目標、主要な業績指標及び目標を設定すること、並びに道路庁の業績評価システムに関することが含まれる。大臣は、道路庁の長官（CEO）に対し、民間団体を通した場合を含め、道路庁の業績、また道路庁の計画・目標及びターゲットに向けた実施状況について説明することを認める。大臣はまた、
 - a. 道路庁の事業計画（Business Plan）、年次報告書および財務諸表を承認する。
 - b. 長官（CEO）の任命に同意する（首相の承認を得て）。
 - c. 主要な事業計画（programme）に対するおおよその配分を含め、庁に与えられる予算レベルに同意する。
 - d. 庁の計画や予算の調整を重要な変更や優先順位の変更に伴う、道路庁の計画や予算の調整を適宜承認する。
 - e. どの個々の主要道路計画が当該事業計画に含まれることを決定する。また関連する資金の上限を含め、道路計画の概要及び、重要な段階における投資判断を承認する。そして、
 - f. 必要に応じて大蔵大臣グループの承認を受けた後、枠組み文書の改訂を承認する。
5. 道路庁の戦略や業績、危機管理について議論するため、少なくとも毎年一度の会談を含み、大臣グループと長官との間で定期的な対話の必要性がある。

事務次官—最高責任者⁵⁸（Principal Accounting Officer）

役割

6. 事務次官は、全体的な指導力と庁を含む省の運営について、また与える助言及び方針や枠組みの設定について大臣グループに対し責任を持ち、また省全体の予算割り当てや支出について責任を持つ。

⁵⁸ 英文は Principal “Accounting” Officer であるが、以降の内容は会計のみならず業務全般を述べているため、ここでは「最高責任者」とした。

7. 事務次官は、省の最高責任者（PAO）である。最高責任者として、事務次官は執行機関を含む省の管理に責任を持つ。PAO は以下の事柄を満たす責務がある。

- a. 目的と目標を効果的かつ効率的に実現するための、省全体の組織、管理、及び人事
- b. バリュース・フォー・マネーを含め、省全体への予算割り当てに関する大臣グループへの助言
- c. 道路庁が、効率的かつ経済的な業務遂行や危機管理を促進させるため、また財政的な適切さと規則正しさを保護するため、十分な財政管理システムとその手続体制を有していること

8. これらの役割において、事務次官は道路庁の責任者を任命することができる。事務次官は、庁の責任者として長官（CEO）を任命した。

責任

9. 事務次官は交通省の PAO（最高責任者）として省の有効性と職務遂行に関し議会に対し責任を持つ。

10. PAO は年次予算に署名する責任がある。このプロセスの一環として、道路庁の責任者は、道路庁の資金が議会により決められた目的のために使用されていること、及び庁が適切な内部管理を行っていることについて保証を求められる。その保証は英国会計検査院（NAO）によって審査され、内部管理に関する声明として公開される。

国内交通局長一補佐責任者⁵⁹（Sponsor）

11. 交通省は、道路庁の補佐責任者及び顧客の両者の立場として機能する。顧客として交通省は、道路庁が実施すべき要求事項を示す。補佐責任者として交通省は、省の要件を道路庁が効率的に実現できるよう、またバリュース・フォー・マネーを提供できるよう支援し要求する。

12. 大臣からの権限委任により、事務次官は国内交通局長（DG NN）に道路庁の補佐責任者として活動することを任命している。

役割

13. 補佐責任者は、長官（CEO）が遂行することとなる道路庁の戦略と業務計画（Business Plan）の策定について大臣グループに助言する。また、補佐責任者は道路庁の資本プロジェクトの投資判断について大臣グループに助言する。

14. 補佐責任者の役割は、長官（CEO）への要求と支援である。この役割において補佐責任者は、組織体（corporate）支援と戦略及び業務計画に関して戦略道路・国内交通部長と戦略道路課の補佐を受ける。個別のプロジェクトに関して国内交通プロジェクト部長及び戦略道路投資プロジェクト課の補佐を受ける。

⁵⁹ 「Sponsor」には「保証する」あるいは「後援する」という意味があるが、ここでは事務次官を支援する者であることから「補佐責任者」とした。

15. 交通省の事業計画プロセスとガバナンス体制（本文書にて後述）を通して、また必要に応じて大臣グループの合意得て、補佐責任者は：
- a. 大臣の合意を得るための道路庁の今後の戦略、予算及び業績目標を設定する。これらは省の主要な目標及び目的と同等にあり、これを実現する助けとなる。
 - b. 道路網の改善と強化のためのプログラムに合意し、計画要求を定め、主要な段階での投資判断において助言を行う。
 - c. バリュー・フォー・マネーあるいは他の事業や監査などに関し道路庁または交通省（道路庁に影響を及ぼしている場合）が受ける審査（review）による提言を履行するため、長官（CEO）に対し助言と支援を行う。
 - d. 道路庁の事業成績が効果的、効率的であり交通省の目的と目標を実現するものであることを確認するため、業績を監視し改善要求を行う。
 - e. 道路庁が政府規模及び影響を受ける交通省の方針進展においてチェックを受けているかを確認する。
 - f. 全ての支援機能が、道路庁によるものではないとしても、交通省の共同サービスプログラムや法的サービスなどが道路庁のニーズを満たしているか、あるいは必要に応じて利用可能であることを確認する。
16. 補佐責任者は、長官（CEO）とともに、道路庁が効果的な職務遂行と継続的な改善を行うのに必要な、また道路庁を通じ実施される交通省の目標に対するリスクの発見やリスクマネジメントの作業に必要な、任務の委譲と権限を、道路庁が有することを保証する。必要に応じ交通省役員会⁶⁰への上程を含む。
17. 補佐責任者は道路庁の業績に関し、事務次官と交通省役員会に助言し報告する責任を持つ。

道路庁長官一責任者⁶¹（Accounting Officer）

役割

18. 道路庁の長官（CEO）は、庁におけるリーダーシップと日常的な管理維持業務に責任を持つ。これには以下が含まれる：
- a. 交通省及び道路庁の事業計画（Business Plan）に掲げられた庁の戦略の実行
 - b. 交通省から道路庁に委任された庁のサービスとプログラムの開発と提供
 - c. 事業計画に指定され閣僚と省の合意を得た個別の実行目標と水準を満たすこと
 - d. 庁の適切な財務管理を確実に行うこと
 - e. 政府の政策と手順に関し確実に従うこと
 - f. 投資の評価と承認に関する省の方針と職務遂行を確実に行うこと及び
 - g. 道路庁が本枠組み文書の条件の範囲内で確実に運営されること

60 DfT Board：事務次官、非常勤役員 4 名、局長クラス 5 名から成る。2010 年の政権交代に伴う組織変更で今はない。参考 1 を参照。

61 英文は“Accounting Officer”であるが、以降の内容は会計のみならず業務全般を述べているため、事務次官と同様、「責任者」とした。

責任

19. 長官（CEO）は道路庁の責任者でもあり、下記を確実に行うことに責任を持つ：

- a. 道路庁に割り当てられた公的資金が規則正しく適切に支出されることを確保するため、及びバリュー・フォー・マネー達成のため、適切な手順がとられていること。
- b. ガバナンス及びリスクマネジメントを含め、大蔵省の「公的資金の管理」及び内閣府のガイドランスの要求条件が満たされること。
- c. 会計検査院（NAO）、公会計委員会、もしくは他の国会特別委員会から受けた全ての勧告（recommendation）が実行されること。

20. 長官（CEO）は、大臣、PAO（最高責任者＝事務次官）及び補佐責任者（国内交通局長）に対し説明責任を持ち、庁のサービスの目標達成及びその実行に関わる全ての重要課題について、上記の者に通知する責任を持つ。

21. 長官（CEO）は、大臣⁶²への持続的な関与権を保持する。

22. 責任者として長官（CEO）は、道路庁の予算使途と業務計画に示されたアウトカムの実施について、議会に対し説明責任がある。また、NAO（会計検査院）が行う道路庁に関するバリュー・フォー・マネー調査に対応することにも責任を持つ。

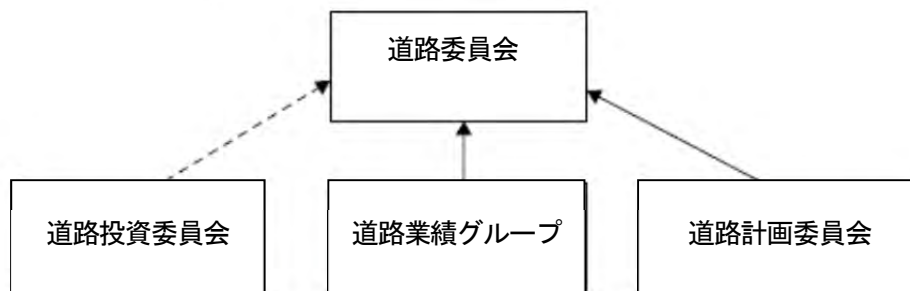
23. PAO（最高責任者）は、道路庁の責任者が交通省の方針と同等のシステム及び統制が道路庁内においても置かれるよう注視する。道路庁の責任者は年間を通じて保証し、庁の会計に関し内部統制の報告書に署名する。

ガバナンス

24. 交通省役員会は、道路庁の業務計画目標に対する全体的な業績を監視し、道路庁のリスクを調査する。またガバナンスの主体としての役割において、投資及びリスクに関し道路庁の特定のプロジェクトを調査することができる。

25. 道路庁の補佐責任者（国内交通局長）を支援するために、また交通省役員会において道路庁を代表するために、次の統治構造が機能する：

⁶² 原文は「the Minister」であるが、これは「the Secretary of State」と意味すると思われる。なお副大臣（Minister）には通常 the がつかない。1－1（2）参照。



道路委員会

26. 道路委員会（RB）は、道路庁を補佐するしくみが機能する最も重要な委員会であり、また補佐責任者（国内交通局長）と長官（CEO）の間に定期的な交流と対話の場を供給する。道路委員会（RB）は、交通省月例役員会に対し道路庁の業績に関する報告において補佐責任者を支援する責任を持つ。

27. 道路委員会（RB）は、道路委員会（RB）が必要な決定事項を行うために必要な日常的詳細情報を扱う他の3組織により支援を受ける。

道路投資委員会

28. 道路投資委員会（HIB）は、道路庁により計画された5000万ポンド（65億円）以上と見積もられる全ての投資プロジェクトを司る第2層目の投資決定委員会である。委員会は、交通省に対し報告を行う。5000万ポンドを下回る大規模計画は、道路委員会ではなく交通省の国内交通局長に照会する。

道路計画委員会

29. 道路計画委員会（HPB）は、道路庁の大規模計画プログラムの管理と実施のガバナンスを提供する。

道路業績グループ

30. 道路業績グループ（HPG）は、戦略道路網の業績を監視し、全ての道路庁の活動を通して（適切な主要業績指標を含み）業績計画の策定のための場として機能する。

31. 道路委員会と関連組織に関する役割機能の詳細については、別添3に示す通りである。

道路庁役員会（Highways Agency Board）

32. 道路庁役員会は、本文書において長官（CEO）が大臣により課された責任を果たすことを支援するために存在する。役員会を形成する上で、道路庁は「大蔵省による省中央におけるコーポレートガバナンス：優れた実践のための行動規範」に従うものであり、これは最低2人の執行外部員を含む。

33. 道路庁役員会（及び長官（CEO））の目的は、道路庁が適切に組織されること、予算を得ること、及びその目的を効率的かつ効果的に実行する動機を得ることを以下によって保証することである：

- a. 道路庁に集团的リーダーシップを与えること
- b. 道路庁に戦略的方向性を与え、より広い、分野横断的な長期的課題が適切に考慮されることを保証すること。

- c. 道路庁が、その目的を実現するために、十分な予算と有能で知識と意欲を持つ人員を有すること。
- d. コーポレートガバナンスの適切な基準がありチェックを受けていることを保証すること。
- e. スタッフの声に耳を傾けこれに取り組み、良い管理体制を促進すること。
- f. スタッフとコミュニケーションをとり、道路庁の集团的関心を庁外に向けて代弁すること。

17

業績評価及び報告

34. 道路庁の業績は、交通省により設定された庁の目的と目標に対する業績を評価するため、公平な基準と指標をもって監視され、大臣グループにより同意される。先に結ばれたガバナンスと後援の取り決めに基づき、道路庁の目的及び目標に対する成功度を測るための業績指標が開発される。
35. 長官（CEO）は、以下の通り毎年交通省に報告する責任を持つ：
- a. 大臣への定期報告
 - b. 補佐責任者を支援する役割に基づき、同意された様式に従った形での道路委員会（RB）への定期的な進捗状況及びリスクの報告
 - c. 統治構造の他団体へ、各団体の委託事項に応じた報告
 - d. 道路委員会（RB）が決定する他の定期報告
 - e. 以下に関する補佐責任者及び PAO（会計検査院）への報告
 - i. 新たらしく発生するものまたは論争となる可能性のあるものを含め、庁または省に対する重要な風評リスクが生じる問題、及び
 - ii. 財務管理に関する問題
36. 道路庁は年次報告及び財務諸表において事業計画書に対する業績結果を報告する。

業務計画フレームワーク (Business Planning Framework)

業務計画

1. 交通省は、業務計画プロセスを通して道路庁の中期戦略及び目的の設定に責任を持つ。道路委員会（RB）は、道路庁の業務計画における状況、目標及び重要業績指標（KPI）を設定する。交通省及び道路庁は、次期会計年度に焦点を当てて年間業務計画を策定する。必要に応じ、業務計画に将来の年間暫定計画を盛り込み、政府の歳出見直しプロセスと一致させる。
2. 業務計画の策定スケジュールは、補佐責任者（国内交通局長）との間で合意がなされている。補佐責任者は、計画に関し、中でも特に設定された目標に反映された意欲と効率性がどの程度か、またその目標が使用可能な資金と整合が取れているかに関し、大臣と事務次官に助言を行う。業務計画は以下を含む：
 - a. 道路庁の目的及び同意を得た業績指標と目標
 - b. 業績目標を達成するための道路庁の戦略
 - c. その活動がいかに目的と目標に結びつくかを説明した上で、各主要活動分野に対する計画と予算の要求
 - d. 危機管理とリスク緩和に関する記述
 - e. 道路庁が実行可能な目的と評価（道路庁が責任を負いバリュー・フォー・マネーに見合うだけの効率と効果の改善計画を含む）
 - f. 計画の基となる過去の傾向や過程に関する情報
 - g. バリュー・フォー・マネー政策に関する情報
3. 年間事業計画は道路庁のWebサイト上で公開され、本庁において入手可能である。
4. 道路庁は、本枠組み文書に示された目的と目標を実現させるための支援として、最低 3 年から 5 年間の期間にわたる、全体的な方向性を示したより長期の戦略的業務計画を策定することができる。これは、交通省が策定した主要な業績目標に沿う道路庁の戦略を表すものでもある。
5. 交通省は、戦略的業務計画のプロセスにおいて政策動向の可能性や道路庁に影響を及ぼし得る他の変更について情報を提供し道路庁を支援する。
6. 戦略業務計画は、大臣の承認を受ける前に、道路庁と補佐責任者との間で同意を得る。また、内容が交通省の財務・業務計画に関連する場合は、同省の財務部門からも同意を得る。

業績分野

7. 業務計画は、道路庁の主要業績分野をカバーしている。場合により変更の可能性があるが、本文書期間内においては、これら主要分野とは以下を対象とする：

- a. 渋滞の緩和と信頼性の向上
- b. 交通安全の促進
- c. 環境の保護、道路庁の二酸化炭素排出量の最小化
- d. 顧客からのフィードバックに対する検討と回答
- e. 効率性の改善

人事 (Personnel Arrangements)

長官

1. 長官（CEO）は自由参加の競争によって任命される。上級管理職員会が採用手続きにおいて署名し承認する。首相は最終的な任命を行う。
2. 長官（CEO）は、公務員人事委員会による採用規則のもとに任命される。長官（CEO）は公務員であり公務員規則に従うものとする。
3. 他の公務員と同様、長官（CEO）の任命は業績低下を理由に終了させることができる。
4. 長官（CEO）の賃金と報酬は省によって集中管理される。給与は任命時に決まり、省の報酬委員会により毎年見直される。賞与についても同様に任命時に設定される。

道路庁職員

5. 庁職員は、国王に仕える者（employees in the service of the Crown＝公務員）であり、交通省の一部として道路庁に勤務する。職員は道路庁に適用される契約条件のもとに雇用される。職員は、これを望まないことを選択しない限り、公務員年金制度の規定が適用される。
6. 大臣は、上級公務員（Senior Civil Service）以外の職員の賃金、格付け、昇進及び管理措置において責任を持つ。この責任は、政府公共部門の賃金政策に従い、かつ大臣により設定された範囲内でこれを執行する長官（CEO）に委任される。道路庁は、地域の雇用市場の状況に応じ契約条件を変更することがある。
7. 採用及び昇進は実力評価である。庁職員は昇進あるいは省内人事異動の資格を持つ（これは省の他部門から道路庁へ異動を希望する職員にも適用される）。
8. 長官（CEO）は、全ての職員と全ての採用応募者に対して公正で平等な扱いをすることを含み、庁内の職員関係に対して責任を持つ。
9. 道路庁は、職員及び認定労働組合の代表者と交渉する。庁は職員に業務やキャリアに影響を及ぼす決定に貢献する機会を与えること、また職員の技術や能力を最大限に発揮する機会を与えることを重要視する。認定労働組合との協議取り決めはホイットレー協議を介して維持される。
10. 道路庁は全ての職員とすべての応募者に平等で公正な扱いをすることを保証するために取り組む。加えて長官（CEO）は、道路庁の機会均等と実行方針が積極的に推進され、法定及び省による要件を満たすことを保証することに責任を持つ。

11. 長官（CEO）はまた、道路庁職員の健康、安全及び福利厚生に対して責任を持つと同時に、法定及び省による要件を満たすことに対して責任を持つ。
12. 上級公務員以下の道路庁職員について、人事方針は地方レベルで決定される。

道路庁職員（上級管理職）

13. 事務次官は、内閣府が設定した広範な枠組み内において、省と庁の上級公務員の人事管理について全ての責任を持つ。
14. 上級公務員の賃金と報酬は、全ての恒久上級公務員に対し集中管理される。給与は同僚職員と比較した上で相対的な業績をもって決定される。賞与は省の主要目的に対する年間実行業績により支払われることがある。固定期間契約の場合、賃金は契約時に設定され、省の報酬委員会により決定された割合により毎年ベースアップする。賞与の割合もまた契約時に合意され、毎年始めに認められる主要な成果が賞与割合に反映される。

交通省職員向け支援サービス

15. 道路庁は、交通省により提供される法的サービス及びその他の一般サービスを利用できる。これらは、必要に応じてサービス水準合意に照らされる。
16. 省庁間で共有される事業サービスの範囲は、省とその外郭団体へのサービス提供において効率と価値を高めることを目的とする省の共有サービスプログラムの影響を受ける。共有サービスの取り決めに加えられる変更は、省庁間の交渉により行われる。全てのサービスの機能は必要に応じてサービス水準合意が適用される。
17. 道路庁は、自身に影響のある範囲内で組織変更を促進するために交通省と協力する。道路庁はまた、省庁にまたがる方針及び政策を考慮しこれに従う。

財務・投資に関する取決め

財務報告書

1. 道路庁は、現行の予算案及び政府の公費支出計画取決めを含み、公費支出管理に従うものとする。その支出は交通省の支出上限（DEL）、管理コスト上限と年間管理支出（AME）の一部を形成する。道路庁への配分決定は大臣に一任される。
2. 道路庁は、予算により調達される資金の枠組み内で運営する。
3. 大臣は、省中央（DFT(C)）の助言により道路庁の予算を設定する。道路庁に委譲された範囲以外の全ての投資に係る決定は、大臣グループにより行われる。
4. 長官（CEO）は、最高責任者（PAO=事務次官）にから委譲業務に示される財政パラメータの範囲内で庁のサービス実行に責任を持つ。
5. 交通省の補佐責任者（国内交通局長）及び同グループ財務部長と、長官（CEO）は、以下に責任を持つ：
 - a. 交通省全体の取り組みの一部として、道路庁に係る歳出見直しの取り組み
 - b. 固定年間予算と当該歳出見直し期間の予算の両方の設定
 - c. 年間財務業績の監視
6. 道路庁は財務会計及び管理会計に責任を持ち、交通省会計の合算のため、また計画・モニタリング及び予算に係る目的のために、交通省のグループ財務部長に対し収入と支出に関する情報の提供を行う。
7. 道路庁はまた、道路委員会（RB）に財務業績の報告を行う。交通省及び道路委員会（RB）により要求された情報は、双方が同等のもので、双方の要求に対し適切であり、明確に示され、事前に道路庁と合意された予定に従い策定される。交通省は追加の特例や緊急の要求は最小限に抑える努力をする。
8. 交通省のグループ財務部長は、道路庁が財務上の責任を遵守することを保証するために、特に相互に関係する事柄の解決において、道路庁と協働する。

予算配分

9. 補佐責任者（国内道路局長）は、来年度（及び可能な場合は将来的な年度）について歳出見直し沿った内容を含めた年間予算配分を庁に対して発行する。これら予算配分は各会計年度開始前に作成され、長官（CEO）が自由に柔軟性を持って各事業計画間での予算を配分できる内容を含んでいる。

10. 道路庁は、3 年間の歳出見直し期間を含め、準備費用と建設費用が含まれた地域計画ごとの予算配分を受け取る。予算配分は、各会計年度の 1 月に設定される。これは次年度は固定だが歳出見直し期間の残りの年度については個々に修正される。地域資金割当（RFA）の優先順位は、地域ごと、資金配分ごと、道路庁の地域計画の予測タイムスケールごとに決められる。
11. 道路庁は、その地域計画が個々の資金予算内に収まる場合または建設段階（委譲制限含む）で承認を受けた建設予算内に収まる場合で、かつ道路庁の年間地域予算の全体額内に収まる場合において、毎年特定の地域計画において予定以上の予算支出を行うことができる。
12. 交通省の地域資金割当（RFA）には道路庁の地域予算が含まれるが、交通省が地域資金割当全体を管理するため、道路庁は個別に支出される地域大規模プロジェクトについて確認し、グループ財務部長に報告を行う。

権限委譲

13. 交通省全体の支出は大蔵省が発出する正式な権限委譲のもとで管理されている。長官（CEO）は、交通省から毎年発行される正式な割当文書により割り当てられた予算の限度額を費やす委譲権限を持つ。権限委譲は、長官（CEO）との協議を経て年内に変更されることがある。長官（CEO）は、交通省の年次予算配分に関する文書に示される制限、規則及びガイダンスに従い、自由に予算を再配分する権限を持つ。予算配分文書には、損失及び特別支払いに関する権限と、各制限の詳細が含まれる。
14. 長官（CEO）は、書面により他の庁職員に権限をさらに委譲することがある。道路庁内で委譲された権限は、明確に手引き書あるいは同等の指示書に定義し、大蔵省あるいは交通省により示される全てのガバナンスまたは規制要件に合致しなければならない。

大規模プロジェクトに関する権限委譲

15. プロジェクト管理フレームワーク（PCF）に基づく予算の詳細申請や権限委譲は、必要に応じて、補佐責任者（国内道路局長）さらには道路検討委員会（HIB）により策定、見直し、修正された「予算と権限委譲のためのプロトコル」に準拠するものとする。
16. 全ての大規模プロジェクト（1000 万ポンドを超えるプロジェクト）は、PCF に従いプロジェクトのライフサイクル 3 段階それぞれにおいて、交通省及び大臣の承認を受けるものとする。
17. 投資の再許可に関する権限委譲の制限は、「予算と権限移譲のためのプロトコル」に示されなければならない権限委譲の制限は、計画の任意の段階で現行の不確実性を反映させるため、プロジェクト管理フレームワーク（PCF）の各段階において変更するものとする。それぞれの段階において、以下の全てを満足する場合は投資の再承認は要求されない。
 - a. その段階におけるコストが、承認された段階予算内でありかつ予備費（contingency）の制限内である場合
 - b. 支出見積りが以前に承認された範囲内に留まる場合

- c. 計画が中央推計値においてバリュー・フォー・マネーを満たす解決策を提供し続けている場合
- d. 当該計画の資金調達及び実行が、妥当な期間内で可能な状態である場合

契約に係る権限委譲

18. 道路庁は、契約に係る権限委譲を含め、交通省により示された包括的な調達戦略及び枠組み内で業務を行う。契約に係る権限委譲は、交通省の最高責任者（PAO=事務次官）から長官（CEO）に対して行われる。このように、長官（CEO）は、交通省執行委員会により同意された、非調達部門と調達部門の職員に対する契約権限移譲の枠組みに従わなければならない。非調達部門の職員に対するものは調達の研修の水準が達成されることであり、調達部門の職員に対するものは最高責任者（PAO）から移譲された契約に関する権限の範囲までである。単一入札の使用を最小限に抑えるために、バリュー・フォー・マネーに見合わないことがわかる場合には、同意される最低水準額以上において、単一入札行為の権限は長官（CEO）あるいは調達/財務責任者により保持される。この権限は、生命、安全を脅かす不測の事態あるいは緊急事態を除き、再委譲することができない。

投資効果評価枠組み

19. 道路庁は、交通省の投資評価枠組み（IAF）（<http://www.dft.gov.uk/pgr/economics/>）に定める計画の承認に関する取決めに従わなければならない。道路庁の投資管理枠組み（ICF）は、単一の包括的な枠組みの形をとり、投資決定のための原則及び手続き、並びに道路庁の歳出入の管理について定める。投資管理枠組み（ICF）は交通省の投資評価枠組み（IAF）を完全に統合するものである。
20. 道路庁は、ウェブタグ（<http://www.webtag.org.uk/>）上で示された交通省の承認方法を適用する。道路庁は、交通省に対しそれら計画の承認に必要な情報あるいは試行プロジェクトの評価に必要な情報を提供する。

年次報告及び会計

21. 長官（CEO）は、道路庁の監査済年次報告書及び会計書類を作成し署名する責任を持つ。これらは、関連する内閣府と大蔵省の指導に基づいて作成される。道路委員会（RB）は年次報告書に同意し閣僚に推薦する。
22. 年次報告書および会計書類は、事務次官の是認及び会計検査院長による監査を経て大臣に提出される。年次報告書及び会計書類は、2000 年政府資源会計法第 7 条に基づき、毎夏の休会前に公開され議会の提出される。
23. 長官（CEO）は、道路庁の運営情報システムと会計システムが予算の使用にあたり詳細かつ効果的な制御を可能にすることを保証する責任を持つ。会計システムは、会計検査院長による会計検査を可能にし、道路庁と交通省間の財務会計システムの必要な接点を維持するものである。
24. 道路庁の記録は、交通省の統合予算会計を作成する統一プロセスの一部を形成する。道路庁は、このプロセスを容易にするために必要な全て書類と支援を交通省に対し提供する。

内部監査

25. 道路庁の責任者として長官（CEO）は、内部監査を維持する責任を持つ。この内部監査は、大蔵省のガイダンス及びマニュアルに設定された目的、基準、範囲及び慣行に従い機能する。内部監査はまた、省全体の統一保証に貢献する省内監査保証枠組み内で行われる。これは当事者各自の職務と責任を示すものである。
26. 内部監査は、全体的な妥当性そして道路庁のガバナンス、リスクマネジメント及び制御に関するフレームワークの有効性について、道路庁の責任者（長官）に対し、経済的、効率的かつタイムリーに、具体的な評価と意見を提供する責任を持つ。内部監査当局責任者（HIA）の意見は、道路庁の責任者が内部統制年次報告（SIC）の完了を通知する義務を保証する枠組みに関する、重要な要素である。
27. 道路庁の内部監査責任者は、長官（CEO）に対し責任を持つ。庁内の内部監査責任者は、事務次官への報告と保証を求められることがある。道路庁の内部監査責任者は、省全体の保証枠組みを確保するために、省の内部監査責任者と緊密に協働する。
28. 交通省の内部監査責任者は、長官（CEO）に特に求められない限り、あるいは長官（CEO）と協議の上例外的に事務次官から求められない限り、通常は庁内での内部監査業務を行わない。
29. 交通省の内部監査責任者は、道路庁内の内部監査の取決めが必要な基準を満たしていることを確認するため、定期的に内容の確認調査を実施する。調査結果は、長官（CEO）と事務次官に報告される。

外部監査

30. 会計検査院長は以下を行う：
- a. 道路庁会計の財務監査業務
 - b. 取引に関し規則性と妥当性の調査
 - c. 議会への進言、及び
 - d. 道路庁の予算使途のバリュー・フォー・マネーに関する報告
31. 会計検査院長は、規則性と妥当性に関する事項について調査するため、また道路庁が機能を遂行する上で使用する予算の経済性、効率性と有効性の調査を実施するために、庁に関する全ての書籍及び記録を閲覧することができる。

監査委員会

32. 道路庁は「監査委員会ハンドブック」に基づいて監査委員会を維持する。
33. 監査委員会は、2名の非執行メンバーに支えられた上で独立した非執行職員が委員長を務める。交通省の内部監査責任者（HIA）は、道路庁の内部監査当局（HIA）と会計検査院（NAO）院長と共に道路庁の監査委員会に出席する。

危機管理・資産管理 (Risk and Asset Management)

危機管理

1. 交通省は、交通省役員会に対する危機増幅に対する判断基準を確立すること、及び道路庁を含む国内交通網組織がリスク管理方針を決定することを定める危機管理枠組みを有している。
2. 長官（CEO）は、道路庁の危機管理方針を確立し、これらが国内交通網期間の危機管理方針と確実に沿うようにしなければならない。
3. 交通省の内部監査は、危機管理に使用される全体的なプロセスの妥当性について監視を行い交通省役員会への報告を行う。

資産管理

4. 「ハイパフォーマンズ資産（HPP）」は、大蔵省政府商務局⁶³の管理下にあり、中央政府の戦略的土地資産管理の改善における枠組みと方向性を示している。交通省は、十分に HPP に従い、交通省と道路庁を合わせた土地資産管理計画を有する。
5. 長官（CEO）は、道路庁の知的財産及び物的財産の安全と管理において責任を持つ。この責任を行使する際に、長官（CEO）は、道路庁が両方の資産形態について交通省の枠組み内で機能することを確認しなければならない。

63 Office of Government Commerce

国会との関係

国会質問と議員回答

1. 長官（CEO）は、日々の運用事項について質問がある議員に直接対応する。
2. 長官（CEO）は、道路庁に権限委譲された事項で行政通信（Ministerial correspondence）及び議会質問の対象となる事項について、大臣に直接助言する。

公会計委員会と特別委員会への出席

3. 長官（CEO）は、公会計委員会に出席し本枠組み文書における条件のもとに、長官に係る責任に関し、説明責任を果たすよう求められることがある。
4. 長官（CEO）は、通常、道路庁に関する運用事項が議論されている場合、大臣の代理を務め議会の公聴会で回答するよう求められることがある。
5. 長官（CEO）は、大蔵省及び内閣により発行される全ての一般的ガイダンスをチェックすること、また政府に承認された場合は公会計委員会や他の特別委員会の勧告（recommendations）を履行することに責任を持つ。

苦情処理及び議会オンブズマンの手続き

6. 道路庁は、公開された苦情処理手続きに基づいて運営される。この処理手続きの概要は庁のウェブサイト上に掲載されており、詳細手順が解説されている。ウェブサイトでは道路庁及び長官（CEO）への連絡先の詳細を提供している。
7. 道路庁は、議会オンブズマンの管轄下において運営する。従ってある個人が不適切な行政により不利益を被ったと苦情を申し出た場合、議員は国民からの苦情をオンブズマンに問い合わせることができる。
8. 事務次官は、道路庁に関する全ての事柄についての説明責任を長官（CEO）に権限委譲する。

本文書の更新について

1. 本文書は 2005 年 11 月の旧枠組み文書に置き換わる。
2. 本枠組み文書とその運用は、道路庁と協議の上で少なくとも 3 年ごとに交通省により更新される。
3. 本更新には以下を含む：
 - a. 目的達成のために財務及び経営面での自由を効果的に利用する上での庁の実績の評価
 - b. 方針の進化の方向性及び運用要因における更なる自由の提案と庁の実績
4. 計画見直しと並び、省もしくは庁はいつでも改正を提案することができる
5. 本枠組み文書は省のウェブサイト、庁のウェブサイト、または両議会の図書館において閲覧可能である。複製は要望に応じて省より入手可能である。

別添 1

(略)

別添 2

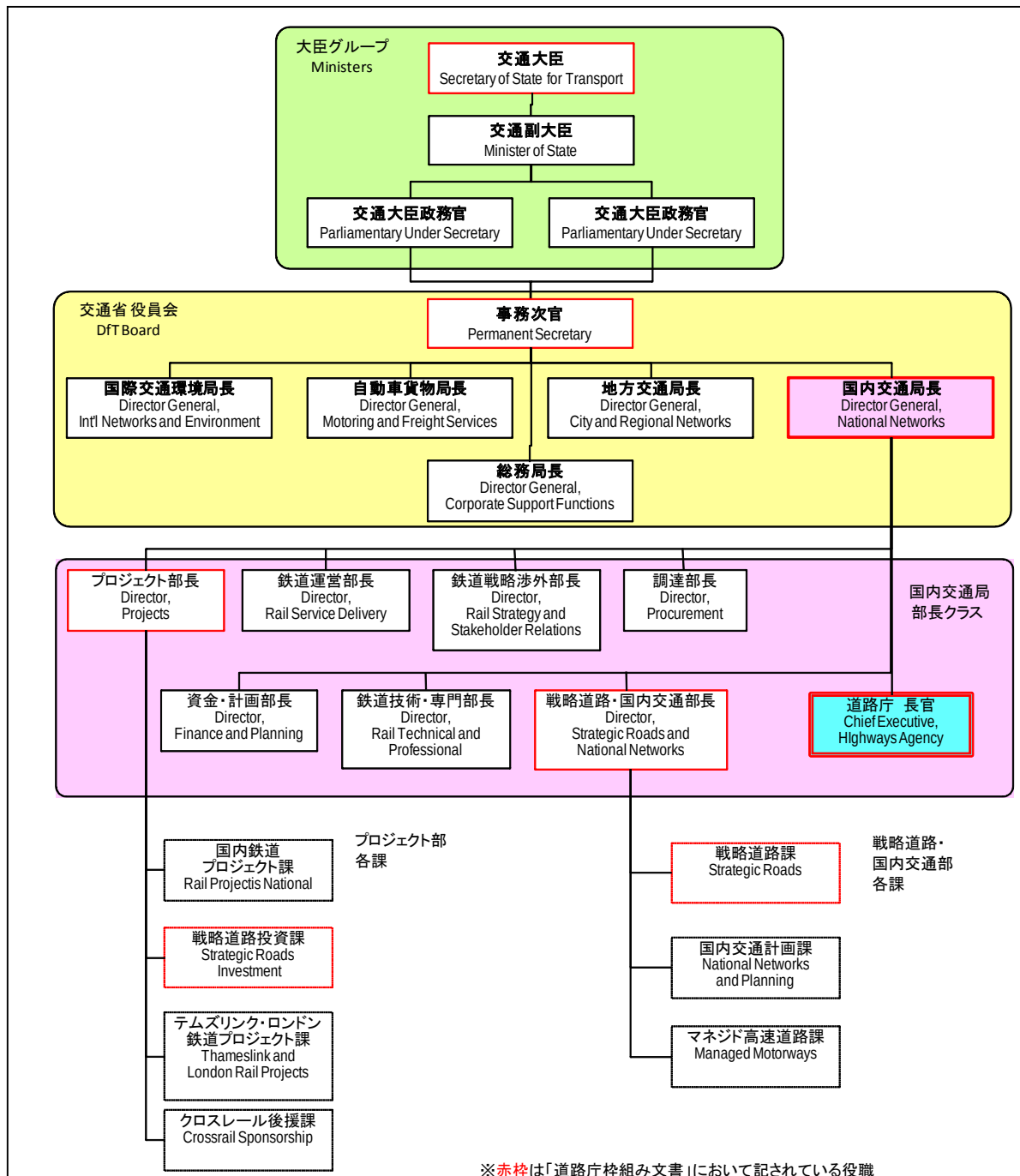
(略)

別添 3

(略)

【参考】交通省組織図（2010.3 時点）

※2011年に組織が改変された。



別添 3－2 交通省通達 計画及び戦略道路網

2007 年 2 月通達 計画及び戦略道路網

Circular 2/07: Planning and the Strategic Road Network

目次

序文

方針背景

広域地方計画（RSS）

広域地方計画の策定発展における道路庁の役割

地域開発フレームワーク

地域開発フレームワークにおける道路庁の役割

(以下未訳)

道路庁及び計画申請

開発提案による交通発生への取り扱い

需要管理

可能容量の使用

容量強化及び道路網へのアクセス

確実な協定のためのプロセス

開発による環境影響

用語一覧

序文

- 1 本通達は、道路庁が交通大臣に代わり、地方政府事務所⁶⁴、地方計画当局、地方道路/交通当局、公共交通機関及び開発機関と共に、国及び地方の目的・目標に確実に沿い達成できるよう、計画プロセスの全段階においてどのように参画するかについて説明するものである。本通達は、
 - ・道路庁が広域地方計画⁶⁵（RSS）及び地域開発フレームワーク（LDF）の策定にどう参画するかを示す
 - ・道路庁、広域計画策定者⁶⁶（RPB）及び地方計画当局⁶⁷（LPA）にとって地域及び地方の持続可能な開発方針の準備時において効果的に参画できるようにする
 - ・道路庁が計画申請をどう取り扱うかを示す。
- 2 本案内は、戦略道路に影響を及ぼす開発の制御に関して、2001年4月通達の「1980年道路法第278条に基づく幹線道路に影響を及ぼす開発の制限及び開発者との協定⁶⁸」の改訂版となる。道路法第278条における開発者との契約に関しては、「1980年道路法に基づく大臣との協定に関するガイダンス⁶⁹」に記載されている。
- 3 本連絡は、イングランドにおけるDBFO会社により管理されている道路を含む、全戦略道路網に適用されるものである。
- 4 全戦略道路網による人や物の効率的な移動は、経済発展の重要な役割を果たす。道路庁は、交通大臣に代わり、イングランドにおける安全で効果的な戦略道路網の管理及び運営に責任を負う。その活動の範囲には、道路庁は新たな開発計画の提案について戦略道路網に与える潜在的影響を検討する責任が含まれる。この通達には、戦略道路網によりその地域の経済的活力や持続可能な発展を支援する、という目的も含まれる。
- 5 この役割を遂行するに当たり、計画、成長分野、再生、総合交通及び持続可能性に関する政府の

64 Regional Government Offices. 地方圏ごとに置かれる政府の出先機関である。

65 Regional Spatial Strategy. 65 ページ脚注 15 を参照。

66 本資料では、regional を「広域地方」または「(広域) 地方圏」と訳す。「広域地方計画策定者 (RPB)」は 2004 年法には具体的に定義されていないが、広域地方計画に関する政府文書 PPS11 によると、Annex C (p.69) において RPB は「地方圏審議会 (Regional Assembly)」であると明記されている。

67 地方計画当局の定義として、「2004 年計画及び収用法 (Planning and Compulsory Purchase Act 2004)」の第 37 条において、イングランドの各市 (district councils)、ロンドン各区 (London boroughs) 及び単一自治体 (county councils for which there is no district council) と規定されている (二層構造のうち県は地方計画当局ではない)。

68 Control of Development affecting Trunk Roads and Agreements with Developers under Section 278 of The Highways Act 1980

69 Guidance on Agreements with the Secretary of State for Transport under the Highways Act 1980.

方針の枠組みの範囲内で、道路庁は各方面と協働する。地域計画（Spatial Planning）には、これら方針を実施するに当たり重要な役割を持っている。道路庁は、政府の目標及び目的の達成を支援するため、政府事務所、広域地方及び地方計画当局、地方道路/交通当局、公共交通事業者及び開発者とともに積極的に参画する。

方針背景

6. 政府の成長及び再生に関する方針は、計画システムを通じ、雇用機会を創出させることと、新たな宅地開発を含め持続可能なコミュニティの発展を促進させることにかかっている。これら目的と方針のほとんどは、計画許可を与えることを通じた、土地の利用と持続可能な開発の促進により実現される。地域及び地方計画当局は、RSS（広域地方計画）及びLDF（地方成長フレームワーク）に基づき、広域地方圏、準広域地方圏及び地方レベルの持続可能な開発に対する具体的な目的と方針を示すことが求められる。RSS とほとんどのLDD⁷⁰（地方開発文書）は、LDFに基づき、社会的、環境的及び経済的影響を全ての範囲でカバーした持続可能な評価が義務づけられている。
7. いかなる開発計画も、成長と再生という目的を実現させるためには、開発を成功させる基礎となるインフラの提供が必要である。このインフラの提供は、何が現実的で値段が適当であるか、十分な情報量を持って計画を立てる必要がある。これは、道路庁を含めインフラの提供者が、そのインフラが支える計画の策定に参画する必要がある、ということである。道路庁は、RSS及びLDFにおいて示されたアウトカムを達成するに当たり、実施者として重要なパートナーの一人である。RSS及びLDFプロセスに道路庁が早くから関わることは、現実的な目的及び方針の実現の成果を改善させることができる。道路庁が開発方針フレームワークに関与しない場合のリスクは、その先において戦略道路網に無関係の個別の計画が複数生じる可能性があるということであり、そのような計画は認可を拒否されることになる。
8. 政府は交通部門の方針として、可能な限り次の検討を行うこととしている。すなわち、新規道路建設の代替策として道路利用者相互及び環境への影響の低減させること、またより優れた交通網マネジメントを通じた道路のパフォーマンスの向上させること、あるいはよりスマートな移動をより容易に選択できること、である。持続可能な経済成長に関するいかなる戦略道路の容量の制約も、RSS 段階において確認する必要がある。前提として、可能な場合には新規道路の容量拡大

70 Local Development Document

以外の解決法という望ましい選択肢を加えることが必要であるが、適切な場合には、上に述べたような制約を克服する方法は、広域地方交通計画（RTS）を通じて推進されるべきである。

広域地方計画（RSS）

9. RPB（広域地方計画策定者）（ロンドンにおいては市長）は、RSS（ロンドンにおいては地域開発計画）の改正、実施、監視に責任を負う^{※1}。RSSは、統合されたRTS（広域地方交通計画）を含み、15～20年間の広域地方圏における広範な開発戦略を示す。これには、インフラ計画やマネジメント方針を含め、広域地方圏または準広域地方圏における重要な活動や開発の将来配分を規定する、各戦略方針や各計画が含まれる。RSSは、再生、成長及び持続可能なコミュニティに関する政府の方針を実現するための、広範なツールセットの一つである。
10. 広域地方計画策定のプロセスは、「計画方針書 11：広域地方計画」（PPS11）に示される。本連絡の本章では、広域地方圏の計画に関する道路庁の役割を示し、RSS（広域地方計画）の策定プロセスに道路庁がどう貢献するかが記載されている。

広域地方計画（RSS）の策定における道路庁の役割

11. 広域地方計画プロセスにおいて道路庁は法定相談員ではないが、明晰な（coherent）計画の策定を支援するため積極的に参画することにより、RSSに従い実施される広域地方圏または地方圏の開発が、より確実に推進される。
12. 道路庁は、戦略道路網の知見に基づく助言により、土地利用方針や計画を支援するため、統合されたRTS（広域地方交通計画）を含め、RSSの見直しに貢献する。これには道路パフォーマンスに対する計画の影響評価、及び安全及び環境に関する検討も含まれる。RPB（広域地方計画策定者）は、RSS策定に当たり、RSSに道路庁の知見が反映されるよう、道路庁を積極的に参画させる。
13. 道路庁は
- ・実現可能なRSS策定に貢献するためRPBと協働する。この参画は初期段階で行われるべきであり、RSS見直しサイクルを通じ継続するものとする。
 - ・RSS案のオプションと具体的な計画（proposals）の策定を支援し、戦略道路網がより広い方針の目

的を支援できるかを十分に検討する。

- ・計画に関し、戦略道路網の交通推計や需要マネジメントなど、技術面での助言や支援を行う。
- ・オプション及び提案書についての費用の見込みについて、広範な観点から助言する。

14. 戦略道路網とRSSの具体的な計画との関連を評価するに当たり、「交通影響評価に関するガイダンス⁷¹」第5章（交通省及び地方自治省発行）に示された助言に留意しなければならない。
15. 当該地方圏における戦略道路網に対する政府の投資計画は、RSS（統合された広域地方交通計画を含む）に記された現実的な計画及び優先順位により情報がもたらされる。政府は、この情報が、例えば広域地方経済戦略など他の広域地方戦略に示されている優先順位と整合がとれていることを期待している。
16. 戦略道路網に生ずる交通渋滞により影響される、現在および将来の経済活動に対するリスクバランスについて、道路庁は助言を行う。RSS（地方自治大臣により承認及び発行されたもの）には、ある条件下において影響範囲の道路網に対し、効率的な交通フローを超えるレベルの交通需要を増加させ得る具体的な個別計画が含まれる可能性がある。この場合、当該開発には、戦略道路網への影響を最小限とするような緩和策でかつ道路庁が同意したものが必要であることを、RSSにおいて明確に記さなければならない。この考え方の詳細な内容は下記 36～37 に示される。
17. 道路庁は、引き続き道路網の安全を最重要事項として扱う。

※1 本文書において、広域地方計画(RSS)という用語にはロンドンにおける地域開発計画を含むものとする。

※2 DfT及びDLCG（2007）「交通影響評価に関するガイダンス」ロンドン：TSO

地域開発フレームワーク（LDF）

18. LDFは、ある地方計画当局のエリアにおける広域地方計画を実施させるための地域開発文書（LDD）を集約して示したものである⁷²。この文書は、原則、RSS（広域地方計画）において示された計画及び方針を確認すべきであり、開発計画にカバーされる地域におけるより詳細な計画のオプションが記載されるべきである。LDDは、デベロッパーに対し、機会の内容と場所についてより明確に示すものである。開発計画に沿って作られた具体の計画は、ほとんどの場合、他に個別の条件が示されない限り、いずれ承認されるであろうことをデベロッパーは期待することができる。

19. LDD策定のプロセスは、「計画方針書 12: 地域開発フレームワーク⁷³」（PPS12）及び「地域開発フレームワークの策定 PPS12 の手引き⁷⁴」により示される。

地域開発フレームワーク（LDF）策定時における道路庁の役割

20. 道路庁は、地域開発文書（LDD）を含め、LDF策定の過程において指定された相談員（named consultee）である⁷⁵。LPA（地方計画当局）は、LDD策定の全段階から策定過程プロセスを通じ、確実に道路庁を参画させなければならない。これはLPAが早期段階から関係者と協働することを示したガイダンスPPS12 の内容に沿うものである。法定の相談の最後の段階でのみ道路庁を参画させることは、現在の計画システムの目的に反することになる。道路庁を計画準備のプロセスから参画させることは、持続可能で明晰な個別計画の実施を確実に支援することになる。LDDの具体的な計画の策定に道路庁を参画させないということは、計画が持続不可能となるリスク、戦略道路網による支援を受けられなくなる可能性を持つリスクを抱えることになる。

21. 道路庁は、戦略道路網に関する具体的な計画の規模と場所について助言と技術的支援を与える。道路庁は、計画に反映させるため、開発の促進に必要な検討すべき、戦略道路網の改良についての規模や内容、及び需要マネジメント策—33 段落参照—（ただし必要な場合）についてガイドを行う。このガイドは、公的部門と民間部門の両方の投資判断に対し与えられる。LPA（地方計画当局）は、具体の計画が、根拠に基づき実施可能であることを確認することは引き続き重要である。LDD の具体の計画の戦略道路網への相互作用を評価するに当たり、「交通評価のガイダンス（Guidance on Transport Assessment）」第 5 章に示された助言に留意する必要がある。

⁷² 計画の体系については 7-7 を参照。

⁷³ *Planning Policy Statement 12: Local Development Frameworks*

⁷⁴ *Creating Local Development Frameworks, A Companion Guide to PPS12*

⁷⁵ PPS12 の 2.29 項に道路庁（Highways Agency）と明示されている。

22. 例えば必要とされる戦略道路網の改良が非現実的であったり資金不足の可能性があったりなど、道路庁が LDD に示される具体の計画の実施が不可能だと判断した場合、道路庁は関係する計画当局に対し十分な根拠のある事実を示す。道路庁はその後、実施可能な LDD が準備出来得ることを支援するために他の関係者と協働する。道路庁が新たな具体の計画を検討する場合、または当該計画の見直しに助言する場合は、最も優先すべき事項は戦略道路網の安全である。

23. 道路庁は、新たな具体の計画の実施により誘発される交通に対応することは期待できない。そのような増加は、持続不可能であろうし、容量が限られている場所においては将来の開発の機会を制限することになろう。開発は持続可能な場所において促進されるべきで、開発の具体的な計画において需要マネジメント策が反映されることを道路庁は期待する（段落 33 参照）。道路庁は、戦略道路網と地方道路網間の需要マネジメントと、開発そのものを一体化させるため、LPA（地方道路当局）及び地方道路当局と協働するよう努める。

（以下略）

用語一覧

DBFO	設計-建設-ファイナンス-運営
DCLG	地方自治省
DfT	交通省
DPD	開発計画文書
EIA	環境影響評価
HA	道路庁
LDD	地域開発文書
LDF	地域開発フレームワーク
LHA	地方道路当局
LPA	地方計画当局
LTA	地方交通当局
LTP	地方交通計画
RPB	広域計画策定者
ODPM	副首相府
PPG13	地域交通ガイダンス 13:交通機関
PPS11	計画方針書 11: 広域地方計画
PPS12	計画方針書 12: 地域開発フレームワーク
RSS	広域地方計画
RTS	広域地域交通計画
SDS	空間開発戦略
SPD	計画書補足
TA	交通評価

別添 3－3 2010 年交通省歳出見直し（Spending Review 2010）

<http://www.dft.gov.uk/about/spendingreview>

（2010.10.20 英国交通省公表資料本体）

交通は、国民と企業が発展するのに欠かすことのできないリンクを提供している。

政府は、財政赤字を削減し、長期的に持続可能な成長を促進させ、炭素排出物対策に取り組むという約束をした。

交通省の歳出見直しは、不要なものを削減し、難しい決断で優先順位をつけることにより、英国の経済再生を支援する真に必要な交通基盤に対する投資を確保するという結論に達した。

交通省支出の上限（DEL） [1]

10 億ポンド (億円)	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
費用的支出上限 [2]	5.1 (6,630)	5.3 (6,890)	5.0 (6,500)	5.0 (6,500)	4.4 (5,720)
資本的支出上限	7.7 (10,010)	7.7 (10,010)	8.1 (10,530)	7.5 (9,750)	7.5 (9,750)
DEL 計	12.8 (16,640)	13.0 (16,900)	13.1 (17,030)	12.5 (16,250)	12.0 (15,600)

※ 1 ポンド＝130 円とした

[1]DEL は各省庁が当該年に支出できる上限であり、大蔵省により上限を超えないよう監視される。DEL は本歳出見直しにおいて複数年設定されている。DEL は2種類の支出に分かれる。資本的支出と資金的支出である。

- ・ **資本的支出**（Capital Spending：交通省予算では CDEL という）は、資産に費やされる資金である。すなわち、12 カ月以上継続して存在し、繰り返し使われるものである。道路や病院の建設など社会基盤の支出が含まれる。
- ・ **費用的支出**（Resource Spending：交通省予算では RDEL という）は、省庁の運営や公共サービスの提供のため日ごとに費やされる資金である。資金的支出は、さらに計画的予算（programme budget：薬などサービス提供に費やされる資金）と運営予算（内部運営費、非前線職員費）とに分けられる。

[2]本表では費用的 DEL は減価償却を除く。

歳出見直し プレス・リリース向け注釈 (英国交通省公表資料本体の補足・抜粋)

別添 G 交通省予算内訳 (抜粋)

名目支出額・資本的支出 (百万ポンド)	基準 2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
高速道路・国道 (道路庁)	1,571	1,244	921	877	1,040	
鉄道 (鉄道収入を含む)	3,778	4,109	4,896	4,662	4,532	
地方政府向け資金	1,618	1,554	1,503	1,465	1,664	
ロンドン市交通局補助金	n/a	424	352	184	0	
他のプログラム	719	400	410	292	281	
交通省 計	7,686	7,731	8,082	7,480	7,517	
名目支出額・費用的支出 (百万ポンド)	基準 2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2014-15 削減率
高速道路・国道 (道路庁)	1,124	1,118	1,016	998	947	-23%
鉄道 (鉄道収入を含む)	-337	-87	-247	-483	-435	n/a
地方政府向け資金	473	378	401	413	420	-28%
地方 PFI	170	195	239	311	320	71%
ロンドン市交通局補助金	2,764	2,804	2,803	2,699	2,404	-21%
他のプログラム	1,091	1,007	907	1,131	884	-27%
自動車税徴収・執行	191	189	190	191	191	-9%
交通省 計	5,141	5,299	5,033	4,971	4,436	-21%

別添 B 道路庁の道路

大規模計画 (Major Schemes)

戦略的道路網の投資優先順位について厳しい選択を行った。現在進行している契約は継続するほか、以下の計画が本日発表された (必要に応じ法令の過程を経る)。

- ・ A11 ノーフォーク 一対面通行となっている「ミッシングリンク」区間である Fiveways から Thelford 間を分離させる。
- ・ M4 及び M5 ブリストル北部 一南西部で最も混雑する区間を改良し、ウェールズへの交通を快適にさせる。
- ・ M1 ダービーシャー地区 (JCT⁷⁶28~31) 一マネジド(managed)高速道路⁷⁷技術によりシェフィールドへのアクセスを改善させる。
- ・ A23 サセックス地区 一ロンドン・ブライトン間の主要ボトルネック対策

⁷⁶ JCT は英国では日本のインターチェンジに相当する。

⁷⁷ マネジド高速道路 (Managed Motorway) とは、路肩走行と交通量に応じた可変速度規制を組み合わせた交通容量拡大策のこと。

- ・M62 リーズ付近（JCT25～30）—マネジド高速道路により、ヨークシャー・北西地区間の交通容量を拡大させる。

以下の計画は現実的に現歳出見直し期間または次期期間において資金を得ることはないと思われ、計画が中止される。

A21 Kippings Cross to Lamberhurst	A21 Flimwell to Robertsbridge
A19 Moor Farm	A1 Leeming to Barton
A19 Seaton Burn Interchange	A47 Blofield to North Burlingham
A21 Baldslow Interchange	

道路庁は、歳出見直しの結論に基づき、優先順位が検討中である他の計画の多くを前に向けている。一部は本歳出見直し期間に進める。残りは将来の期間において資金の見込みが立った場合に備えている。今後数週間のうちに次の公表を行う。

これらの計画は今後 60 年の投資を代表するものである。道路交通の炭素排出削減政策に沿って、交通省の道路計画は、自動車交通による炭素の影響を大きく削減することを確保しつつ、どのように長期的な経済成長を目指すのかということを示している。

本道路計画には、建設費が 10 億ポンド（約 1300 億円）を超えると見込まれる計画が 1 区間含まれている—A14 エリントン・フェンディットン間の計画である。本区間は、激しい渋滞が生じているため、この区間の移動性の確保は経済の成功と成長のために欠かすことができないと認識している。しかしながら、現計画は将来のいかなる資金調達計画においても資金が調達できない。従って交通省は現計画を取り下げることにする。交通省は利便と渋滞緩和をもたらすような、費用的に優れた実施可能な提案について調査を行う。この調査では各モードで持続可能な提案が確保されるかを調べる。このアプローチにおいては、民間部門に対し、本区間の問題を解決させる道路建設計画に参加する機会を与えるものである⁷⁸。

ダートフォード（Dartford）⁷⁹

ダートフォードの交通容量を追加する必要があることは明らかであり、それに必要な公的資金が不足していることも明らかである。従って交通省はダートフォードにおける将来の交通容量拡大策について、通行料金による資金調達を用いた方法での選択肢の見直しを始めた。一方で横断道路の通行料金を改定する。専門家による検討に従い、乗用車について 2011 年に 1.5 ポンドから 2 ポンドに、2012 年にさらに 2.5 ポンドに改定する。他の車種についても改定を行う。交通省は横断道路についてその重要性にかんがみ現時点では売却をしないこととした。

同時に、2012 年よりフリーフリー課金を導入する。さらに喫緊の対応として、激しい混雑が生ずる時間帯には、料金所の通過を支援するために料金を値上げする。

⁷⁸ 保守党はもともと PFI を導入した経緯があり民間資金の活用に向向きであるが、逆に労働党政権時代で実現した道路庁に関する PFI は M25DBFO の 1 件である。この表現は新たな PFI の可能性も含むものと考えられる。

⁷⁹ ダートフォード横断道路のこと。M25 の東部分に位置しテムズ川を横断する国道 A282 で、M25 と一体となって環状道路構成する。南行きが橋梁、北行きがトンネルでいずれも有料。4-2（2）参照。

新たなガバナンス

交通省は省内すべての部署でバリュー・フォー・マネー⁸⁰を追及することとした。最大の焦点は効率的な業務、減らすための仕事を行うことである。この方策を支援するため、道路庁に非常勤役員を指名する予定である。また、道路庁における効率性追求のためパフォーマンス監視グループを指名する予定である。将来を見据え、道路庁が効率的なサービスを提供する最善の方法を確実に構築したいと考えている。広範な改革がよりバリュー・フォー・マネーをもたらすかという観点から道路庁の運営について評価を行う予定である。

ネットワークの維持

道路ネットワークが、安全でサービスレベルが保持された状況で維持を継続するようにする。しかもそれをさらなる低コストで提供する。4年間の歳出見直し期間における維持費の年平均額は2010/11年度には748百万ポンドであるのに比べ、2014/15年度は714百万ポンドとする。これは以下によって達成させる。

- ・新たな契約や商業上のマネジメント方法の改良によりサプライヤー側のパフォーマンスをより向上させ、さらなるバリュー・フォー・マネーを得る。
- ・門柱や路面舗装などに関し国の日常品購入の枠組みを採用することにより、購買力を最大限活用し、サプライヤーと道路庁の費用を削減する。
- ・維持補修のニーズを的確に予測するためアセット・マネジメント・システムに投資する。
- ・新たな資産に関し適用する技術基準を見直すことにより、初期投資をより少なくし資産の寿命を長くする。
- ・いつ低コストの維持が行われるべきか（例えば昼間作業など）を検討し、いつどこで維持補修を行うかを見直す。
- ・重要性の低い資産の更新について頻度を少なくできるよう更新作業の見直しを行う。

事故マネジメント (Incident Management) ⁸¹

交通マネジメントを最優先に、効率的で効果的な交通管理サービスを低コストで提供する。これにより実際の車線においてより速やかに事故の処理を行うことができる。交通管理サービスの運営費用を以下により削減する。

- ・現在の全国交通管理センター (NTCC) ⁸²の PFI 契約を 2011 年までとし、より低コストで戦略的な交通管理を行うため、コア情報を提供する小規模でサービス主体の契約に置き換える。
- ・地域管制センター (RCC) ⁸³の業務を事故処理に特化させるとともに、夜間業務を行う RCC を削減する。

⁸⁰ Value for Money. 直訳すると「お金に見合った価値」で政権・分野を問わず英国の政策のキーワードの一つとなっている。

⁸¹ ここでいう「Incident management」は日本の交通管理業務の意味に近いと思われる。

⁸² NTCC : National Traffic Control Centre. バーミンガムにあり、道路庁に関するイングランド内の交通情報を提供している。

- ・路上管理については、交通量に応じ職員と車両のフレキシブルな配置を行う。適切な状況下での一人巡回の導入、車両の運営費を低減させるため交通管理車両の戦略の見直し、などを行う。

技術

今後も継続して地域管制センターをベースにネットワークを運営するが、資本投資は大幅に低減させる。高速道路の情報提供・収集施設、カメラ、電子標識などに投資し、混雑した道路に対し新たな投資を少なくしてもなお適切に管理することが可能となる。

交通情報

今後も継続して最新の交通情報を提供する。さらに直接オンラインであるいは他のメディアを通じ提供する。全国交通管理センター（NTCC）を、来年に新たな「全国交通情報サービス（National Traffic Information Service）」として改組しより低コストで多くのサービスを提供させ、年間 13 百万ポンド（約 17 億円）以上の費用を削減させる。

83 RCC : Regional Control Centre。イングランド内に 8 箇所ある。日本の高速道路会社の交通管制センター的な業務を行っている。

別添 3-4 2010 年交通省業務計画（Business Plan 2010）抜粋

2010 年 11 月公表

本計画は毎年更新される

目次

- A 章：ビジョン
- B 章：連立政権優先課題
- C 章：構造改革計画
- D 章：交通省支出
- E 章：透明性

C 章 構造改革計画

4. 道路における二酸化炭素排出対策及び渋滞対策 (1/3 ページ)			
行動		開始	完了
4.1 電気自動車及び他の低排出自動車の推進及び全国の充電ネットワークの推進 (中略)			
v. 消費者に対する超低排出車支援の推進			
a) 適合する乗用車の購入者に対しプラグイン車の補助金（超低排出車の価格の 25%、最大 5 千ポンド＝約 65 万円）支給開始		2011 年 1 月	2011 年 1 月
b) 初期の超低排出車市場から拡大市場への移行支援戦略の見直し		2011 年 1 月	2012 年 3 月

4. 道路における二酸化炭素排出対策及び渋滞対策 (2/3 ページ)			
行動		開始	完了
4.2 交通流の改善及びボトルネックの除去			
i. 内務省と協働し高速道路事故発生時の警察捜査及び閉鎖手続きを見直す		開始済	2011 年 1 月
ii. 高速道路 M4 のバスレーンを道路利用者全てに開放する		2010 年 12 月	2010 年 12 月
iii. 戦略道路ネットワークの投資プログラムを公表し開始する		開始済	2011 年 4 月
iv. ダートフォード横断道路 ⁸⁴ においてフリーフロー課金を導入する		2012 年 12 月	2012 年 12 月
4.3 大型車に道路課金を導入し、国内の運送会社に対し公平な制度を確約する			
i. 道路利用者課金の範囲と目的について合意を得る		開始済	2011 年 1 月
ii. 道路利用者と課金計画の導入について相談・対話を行う		2011 年 1 月	2013 年 12 月
iii. 議会において大型車の道路利用者課金を有効にする法制化の導入に努める		2012 年 5 月	2013 年 5 月
iv. 課金計画の要素の正式な調達・契約を行い、運営を開始する		2011 年 5 月	2014 年 4 月
4.4 道路庁の運営と組織構成を見直す		開始済	2011 年 10 月
その他			
C. 高速道路 M4 バスレーン廃止		2010 年 12 月	
D. 大型車道路利用者課金計画の実施		2014 年 4 月	

84 ダートフォード横断道路はロンドンの環状道路 M25 の東部分に位置し、テムズ川を横断する国道 A282 で、M25 と一体となって環状道路を構成する。南行きが橋梁、北行きがトンネルでいずれも有料。4-2（2）参照。

E 章 透明性

(中略)

情報戦略

以下の詳細の情報を公表し、さらなる透明性を確保する。

- ・交通省予算
- ・契約（1 万ポンド以上の ICT 契約は 2010 年 8 月より、全ての契約を 2011 年 1 月よりオンライン）
- ・1 万ポンド以上の入札（2010 年 9 月よりオンライン）
- ・支出（500 ポンド以上の全ての支出を 2010 年 11 月よりオンライン）
- ・給与（上層部職員の給与を 2010 年 10 月よりオンライン）⇒別紙【参考】を参照

(以下略)

支出指標（Input indicators）

指標	公表時期	公表頻度	単位
旅客マイルあたり鉄道補助金	2011 年 4 月	毎年	会社ごと
旅客あたりバス補助金	2011 年 4 月	毎年	地域ごと
レーンマイルあたり道路庁高速道路及び A 国道の維持管理費	2011 年 4 月	毎年	地域ごと
走行マイルあたり道路庁高速道路及び A 国道の交通管理費	2011 年 4 月	毎年	地域ごと
鉄道ネットワーク運営費	2011 年 11 月	毎年	会社ごと
Good または very good と評価された交通省プロジェクトの比率	2011 年 4 月	各年	計画ごと

影響指標（Impact indicators）

指標	公表時期	公表頻度	単位
道路庁高速道路及び A 国道の旅行信頼性	2011 年 4 月	毎月	インター間ごと
運行休止または遅延となった列車の比率	2011 年 4 月	毎月	会社ごと
定刻どおり運行するバスサービスの比率	2011 年 4 月	毎年	地公体ごと
都市部 5 マイル以下の移動について下記の比率 (i) 徒歩または自転車 (ii) 公共交通	2011 年 4 月	毎年	地方ごと
交通部門の温室効果ガス排出量	2011 年 4 月	毎年	交通機関ごと
年間交通事故死亡者	2011 年 4 月	毎年	事故発生場所ごと
主要な商業施設または職場まで交通が十分確保されている世帯の比率	2011 年 4 月	各年	地公体ごと
超低排出自動車の新規登録台数	2011 年 4 月	毎年	地公体ごと

【参考】役職員の給与について

交通省業務計画中のE章「透明性」にもとづき、下記のウェブサイトで公表されている。

<http://www.dft.gov.uk/about/staff/salarydisclosure/>

【役員クラス】

Name	Job Title	役職(Job Title)	FTE	Organisation	Unit	給与最低額 (£)	給与限度額 (£)	給与最低額 (千円)	給与限度額 (千円)
Robert Devereux	Permanent Secretary	事務次官	1	交通省	事務次官	155,000	159,999	20,150	20,800
Clare Moriarty	Director General	局長クラス	1	交通省	総務	125,000	129,999	16,250	16,900
Richard Hatfield	Director General	局長クラス	1	交通省	海外ネットワーク	145,000	149,999	18,850	19,500
Steve Gooding	Director General	局長クラス	1	交通省	自動車貨物	125,000	129,999	16,250	16,900
Mike Mitchell	Director General	局長クラス	1	交通省	国内ネットワーク	175,000	179,999	22,750	23,400
Graham Dalton	Agency Chief Executive	長官	1	道路庁	以下路	145,000	149,999	18,850	19,500
	Director	部長クラス	0.66	交通省		80,000	84,999	10,400	11,050
	Director	部長クラス	1	交通省		80,000	84,999	10,400	11,050
	Director	部長クラス	1	交通省		80,000	84,999	10,400	11,050
	Director	部長クラス	0.85	交通省		115,000	119,999	14,950	15,600
	Director	部長クラス	0.4	交通省		55,000	59,999	7,150	7,800
	Director	部長クラス	1	交通省		85,000	89,999	11,050	11,700
	Director	部長クラス	1	交通省		120,000	124,999	15,600	16,250
	Director	部長クラス	1	交通省		125,000	129,999	16,250	16,900
	Director	部長クラス	1	交通省		115,000	119,999	14,950	15,600
Valerie Vaughan-Dick	Finance & Estates Director	部長クラス(財務不動産)	1	交通省		110,000	114,999	14,300	14,950
Graham Pendlebury	Environment & International Director	部長クラス(環境国際)	1	交通省		90,000	94,999	11,700	12,350
Ian Woodman	Maritime & Dangerous Goods Director	部長クラス(海運危険物)	1	交通省		95,000	99,999	12,350	13,000
	Director	部長クラス	1	交通省		120,000	124,999	15,600	16,250
	Director	部長クラス	1	交通省		105,000	109,999	13,650	14,300
Tera Allas	Transport Analysis & Economics Director	部長クラス(交通分析経済)	1	交通省		100,000	104,999	13,000	13,650
Christopher Muttukamaru	The Legal Adviser	顧問?	1	交通省		115,000	119,999	14,950	15,600
	Director	部長クラス	1	交通省		100,000	104,999	13,000	13,650
	Director	部長クラス	1	交通省		100,000	104,999	13,000	13,650
Patricia Hayes	Road & Vehicle Safety & Standards Director	部長クラス(道路自動車安全基準)	0.81	交通省		70,000	74,999	9,100	9,750
	Director	部長クラス	1	交通省		105,000	109,999	13,650	14,300
	Director	部長クラス	1	交通省		110,000	114,999	14,300	14,950
Jack Paine	Procurement Director	部長クラス(調達)	1	交通省		110,000	114,999	14,300	14,950
Lucy Chadwick	Projects Director	部長クラス(プロジェクト)	1	交通省		105,000	109,999	13,650	14,300
	Director	部長クラス	1	交通省		80,000	84,999	10,400	11,050
	Director	部長クラス	1	交通省		145,000	149,999	18,850	19,500
Simon Tse	Agency Chief Executive	長官	1	運転免許庁		95,000	99,999	12,350	13,000
Rosemary Thew	Agency Chief Executive	長官	1	運転基準庁		105,000	109,999	13,650	14,300
Nirmal Kotecha	Major Projects Director	役員クラス(大規模プロジェクト)	1	道路庁		150,000	154,999	19,500	20,150
Stephen Dauncey	Finance Director	役員クラス(資金)	1	道路庁		115,000	119,999	14,950	15,600
Steve Williams	Business Services Director	役員クラス(総務)	1	道路庁		105,000	109,999	13,650	14,300
Derek Turner	Network Delivery & Development Director	役員クラス(管理)	1	道路庁		140,000	144,999	18,200	18,850
Ginny Clarke	Network Services Director	役員クラス(ネットワーク)	1	道路庁		105,000	109,999	13,650	14,300
Sir Alan Massey	Agency Chief Executive	長官	1	海上保安庁		115,000	119,999	14,950	15,600
Alastair Peoples	Agency Chief Executive	長官	1	自動車サービス庁		90,000	94,999	11,700	12,350

注) 1ポンド=130円とした

【一般職員クラス】

Unit	Grade		給与・最 小(£)	給与・最 大(£)	給与・最 小(千円)	給与・最 大(千円)	Number of such posts in FTE
Network Services Directorate	PB8		52,813	63,174	6,866	8,213	18
Network Services Directorate	PB8L	課長クラス(Lon)	56,695	67,747	7,370	8,807	1
Network Services Directorate	PB7		43,412	52,367	5,644	6,808	61
Network Services Directorate	PB7L	代理クラス(Lon)	47,200	56,846	6,136	7,390	4
Network Services Directorate	PB6		37,430	42,952	4,866	5,584	121
Network Services Directorate	PB6L	係長?(Lon)	42,396	48,688	5,511	6,329	1
Network Services Directorate	PB5	(LonはLondon地区)	30,242	34,730	3,931	4,515	46
Network Services Directorate	PB5L		33,456	38,420	4,349	4,995	4
Network Services Directorate	PB4		25,305	28,209	3,290	3,667	43
Network Services Directorate	PB4L		28,368	31,613	3,688	4,110	2
Network Services Directorate	PB3		20,432	22,779	2,656	2,961	52
Network Services Directorate	PB3L		24,729	27,568	3,215	3,584	6
Network Services Directorate	PB2		17,260	18,314	2,244	2,381	8
Network Services Directorate	PB2L		20,982	22,265	2,728	2,894	2

注) 1ポンド=130円とした

別添 3－5 旅行時間信頼性の算出方法

戦略道路網の旅行時間信頼性：定時信頼性の測定

Reliability of Journeys on The Strategic Road Network: The On Time Reliability Measure

<http://www2.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/roads/congestion/technical/haontimemethodology.pdf>

方法論

概要

- 交通省ビジネスプラン 2011-15 において、同省の政策や改革が実施されているかを国民が判断するのに役立てるため、多くの影響指標（impact indicators）を示している。これら指標のうちの 하나가、「道路庁の高速道路及び A 道路網⁸⁵に関する旅行信頼性」である。
- 定時信頼性の測定は、道路網の「旅行」が「定時」である比率をモニターすることにより、この影響指標に対する交通省の業績を評価することを目的としている。
- この測定に関し
 - ・「旅行」とは、道路網において近接するインター（または交差点）間の移動を意味する。
 - ・「定時旅行」は、当該区間において過去のデータに基づき定められた基準時間内に完了する旅行、と定義される⁸⁶。
- 基準時間は、予定された道路工事の影響を考慮し補正される。
- 信頼性のパフォーマンスは、戦略道路網全体（約 2,500 インター間）において、24 時間、365 日監視される。

85 道路庁の所掌する道路を総じて戦略道路網ともいう。

86 別添 B「基準時間の算出」を参照。

1. はじめに

1.1 本文書は、道路庁の管理する高速道路及び A 道路、すなわち戦略道路網（SRN）の旅行信頼性を測定するために用いられる手法を示すものである。

1.2 ここに述べられる手法は、交通省ビジネスプラン 2011-15 における下記の影響指標（impact indicator）に対し、パフォーマンスを監視するために用いられる。

「道路庁の高速道路及び A 道路ネットワークにおける旅行信頼性」

2. 「定時」信頼性測定の概要

2.1 定時信頼性（OTR⁸⁷）測定は、戦略道路網における「定時」の「旅行」の比率を監視するものである。

2.2 この手法において、

－「旅行」とは、ネットワークにおいて隣接するインター間の移動を言う。

－「定時旅行」とは、定められた基準時間内に完了する旅行と定義する。

2.3 基準時間は、過去のデータに基づき、ネットワーク上の当該区間において当該日の当該時間における代表的な旅行時間を反映するもので、一定の許容値（tolerance）を含むものである。結果として、基準時間の算出は異なる日・異なる時間の予想される渋滞レベルを考慮するため、常にフリーフロー条件を反映するものではない。

2.4 各インター間の基準時間は、ネットワークのそれぞれの箇所における最新の状況を反映させるため、年度当初に毎年更新される。

2.5 予定される道路工事が行われる場合は、当該道路区間において適用される仮の制限速度と工事の延長をもとに基準時間を調整することにより、基準時間の値が付加される。

2.6 戦略道路網には現在約 2500 のインターリンクがある。高速道路においては、リンクとは高速道路のインター間の延長であり、幹線 A 道路においては、リンクとは他の A 道路または高速道路インターとの間の延長である。別添 A に現在の戦略道路網図を示す。

2.7 パフォーマンスは、全ての戦略道路網のインター間リンクに関し、当該年の全ての日において 15 分単位で監視される。すなわち、戦略道路網は全て 1 年 365 日、1 日 24 時間確実に測定されることを意味する。

2.8 集約したパフォーマンスでは、全体としてより長いリンクそしてより交通量の多いリンクに関しそれに比例した寄与ができるよう、走行キロにより重みづけされる。

3. 測定の計算方法

87 On Time Reliability

データソース

3.1 定時信頼性（OTR）計測を計算するのに用いられるデータは、道路庁交通情報システム（HATRIS⁸⁸）により収集される。本データベースは、次のような複数のソースからの旅行時間データが蓄積されている。

- ・高速道路網の約 30% 区間の舗装に埋め込まれた、道路庁高速道路事故発見自動表示電磁ループ（MIDAS⁸⁹）
- ・全ての幹線 A 道路及び高速道路において約 25km ごとに設置された、全国交通管制センター⁹⁰自動ナンバープレート読取り（ANPR⁹¹）カメラ
- ・ほとんどの幹線 A 道路及び高速道路の一部に平均 4 km 感覚で設置された、トラフィックマスターの ANPR カメラ
- ・約 6 万台のブローブカーに搭載された、トラフィックマスターのグローバル・ポジショニング・システム（GPS）

3.2 HATRIS には、道路庁の自動トラフィックカウンターからの交通量データも蓄積されている。

3.3 HATRIS 内の交通量及び旅行時間データは、道路ネットワークの各インター間に関し、1 日の全ての時間帯で 15 分間隔での平均値として記録されている。

3.4 道路庁ネットワークに地理的に合うこれらのデータソースのうち、最も質の高いもののみが、道路の各区間の定時信頼性（OTR）計測を計算するのに用いられる。（HATRIS）内でこのような質の高いデータが道路庁交通情報システム複数得られる場合には、各々の推計で算出する自動車の数をもとにした係数により重みづけされる。

3.5 道路の特定の区間または時間帯において上記のデータが得られない場合、信頼性パフォーマンスは、本文書内で以降に示す方法により帰属計算される。

88 Highway Agency Traffic and Information System

89 Motorway Incident Detection Automatic Signaling inductive loops

90 National Traffic Control Centre

91 Automatic Number Plate Recognition cameras

基準時間

3.6 基準時間は、ネットワークのそれぞれのリンクに対し、また 13 種の曜日タイプに対し、まず 15 分時間帯で計算される。

表 1：曜日タイプ

曜日タイプ	説明	曜日タイプ	説明
0	通常週の第一業務日	7	学校の休日中の第一曜日 曜日タイプ 12,13,14 を除く
1	通常週の火曜日	9	学校の休日中の中間曜日 曜日タイプ 12,13,14 を除く
2	通常週の水曜日	11	学校休日中の最終曜日 曜日タイプ 12,13,14 を除く
3	通常週の木曜日	12	国の休日。聖金曜日を含む。 曜日タイプ 14 を除く。
4	通常週の最終業務日	13	クリスマス期間の休日。(14 を除く、) クリスマスから元旦までの間。
5	土曜日	14	クリスマス及び元旦
6	日曜日		

3.7 それぞれの曜日タイプと 15 分間隔で 1 日 96 の時間帯の組み合わせの結果、1 リンクあたり 1,248 の基準時間が生ずることになり、ネットワーク全体としては 3.1 百万個の基準時間が生ずることになる。

3.8 各基準時間は、特定の曜日で特定の時間において、利用者が当該リンクを移動するのにかかる代表的な時間を表すことになる。場合により、特にピーク時間帯では、この基準時間はフリーフローで運転できる時間帯に比べ相当の時間がかかり得ることを強調しておく必要がある。

3.9 各曜日タイプ及び時間帯における「旅行」時間の履歴データは、直近に完了した暦年に対し道路庁交通情報システム（HATRIS）から抽出される。この段階では、道路工事の影響がない場合の代表的な移動時間を基準時間に反映できるよう、工事の影響は除外される。

3.10 当該リンクの曜日タイプ及び時間帯に関し十分な履歴データが得られる場合は、「旅行」時間のメディアン（中央値）がこのデータから算出される。このメディアンは、制限速度の上限がかけられ、マイル当たり 3 秒の許容値が加えられる。これにより「旅行」時間値は当該リンクの基準値とみなされる。

3.11 あるリンクのある曜日タイプとある時間帯において直近の暦年データが十分に存在しない場合、基準時間を定めるために代替の方法が用いられる。この方法は、暦年データを付加することから始められる。別添 B に詳しく示される。

3.12 基準時間は、戦略道路網における道路利用者の最新の体験を反映させるため、年度当初に更新される。

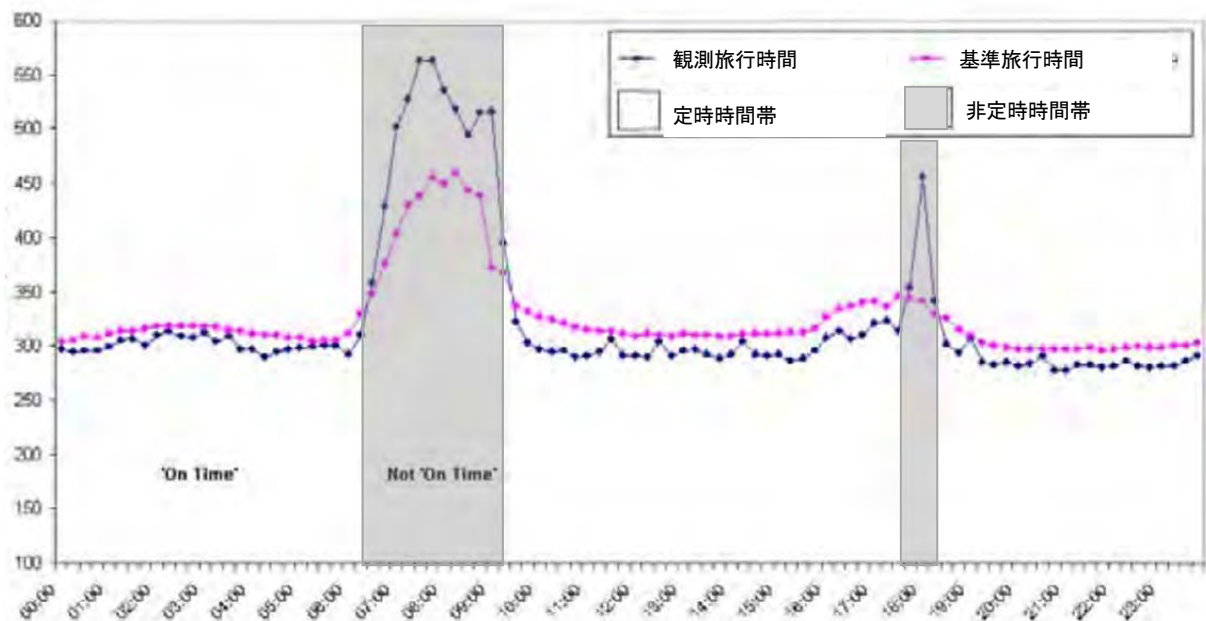
定時信頼性パフォーマンスの計算

3.13 各リンクのパフォーマンスは3段階にて計算される。

- i. 道路工事に影響されない全ての時間帯において、道路庁道路情報システム（HATRIS）から得られる質の高いデータをもとに、当該リンクの時間帯及び曜日タイプに関し、観測された「旅行」時間と該当する基準時間を比較することにより算出される。観測された時間が基準時間内にある場合は、その時間帯の全ての「旅行」は「定時」であるとみなされる。観測時間が基準時間を超える場合、その「旅行」は「非定時」であるとみなされる。下記の図はこの考え方を図示したものである。

図1：「定時」パフォーマンスの考え方

M25 16 番インター～15 番インター間



- ii. 道路工事により影響を受ける時間帯は、観測された「旅行」時間の比較を行う前に基準時間の補正が加えられる。この補正は、道路工事の延長と工事中の規制速度の両者を考慮に入れて基準時間を増加させることにより、道路工事の影響を考慮に入れるものである。この補正手法に関する詳細の説明は別添C（略）に示される。
- iii. 計算の最終段階は、道路庁交通情報システム（HATRIS）で質の高いデータが得られない時間帯に対して用いられるものである。この時間帯については、その時間帯が昼間（06:00～20:00）か夜間（20:00～06:00）かに分けた信頼性値の全国平均を用いて、パフォーマンス値が補填される。この手法を用いて補填されたデータは比較的少数であることはここ（訳注：リンクが埋められている）に示されている。（約3%～7%：詳細略）

3.14 ネットワーク上の個別のリンクやルートについては、誤解を生ずる可能性があるため、構成される25%以上が全国平均で補填された場合、パフォーマンスデータは交通省の統計には示されない。

定時信頼性（OTR）パフォーマンスの集計

3.15 各リンク各時間帯のパフォーマンスは、場所ごとにまた時間ごとに交通省の統計に集計される。

この集計では、個々の時間帯の情報（「定時」または「非定時」）は、その台マイル（日本の台キロに相当）により重みづけされる。これは、当該リンクの延長に当該時間における交通量に乗じたもので、より距離の長いまたはより交通量の多いリンクが、全体のパフォーマンスにより大きく貢献させるためのものである。

3.16 集計した統計の最終版は、「定時旅行比率（percentage of journeys on time）」という言葉で表現される。

3.17 下記の表は、個々の時間帯データが定時信頼性測定を通じどう集計されるかを示したものである。

表 2：パフォーマンスの集約例

M25 インター16~18 間 08:00~09:00 2010 年 12 月 1 日			
リンク、時間	台マイル計	定時台マイル	定時旅行比率
インター16~17、08:00~08:15	6,337	6,337	100%
インター17~18、08:00~08:15	1,718	0	0%
インター16~17、08:15~08:30	6,419	6,419	100%
インター17~18、08:15~08:30	1,718	0	0%
インター16~17、08:30~08:45	6,493	6,493	100%
インター17~18、08:30~08:45	1,718	0	0%
インター16~17、08:45~09:00	6,475	6,475	100%
インター17~18、08:45~09:00	1,718	0	0%
計	32,596	25,724	79%

時間及び場所の範囲

3.18 定時信頼性測定は、戦略道路網における全てのインター間リンクについて、毎日全ての時間帯で信頼性パフォーマンスを監視するものである。

4. データ及び定時信頼性（OTR）測定に関する重要な注意点

4.1 数値を調べたり本定時信頼性測定を検討したりする際には、以下の重要な注意点を考慮する必要がある。

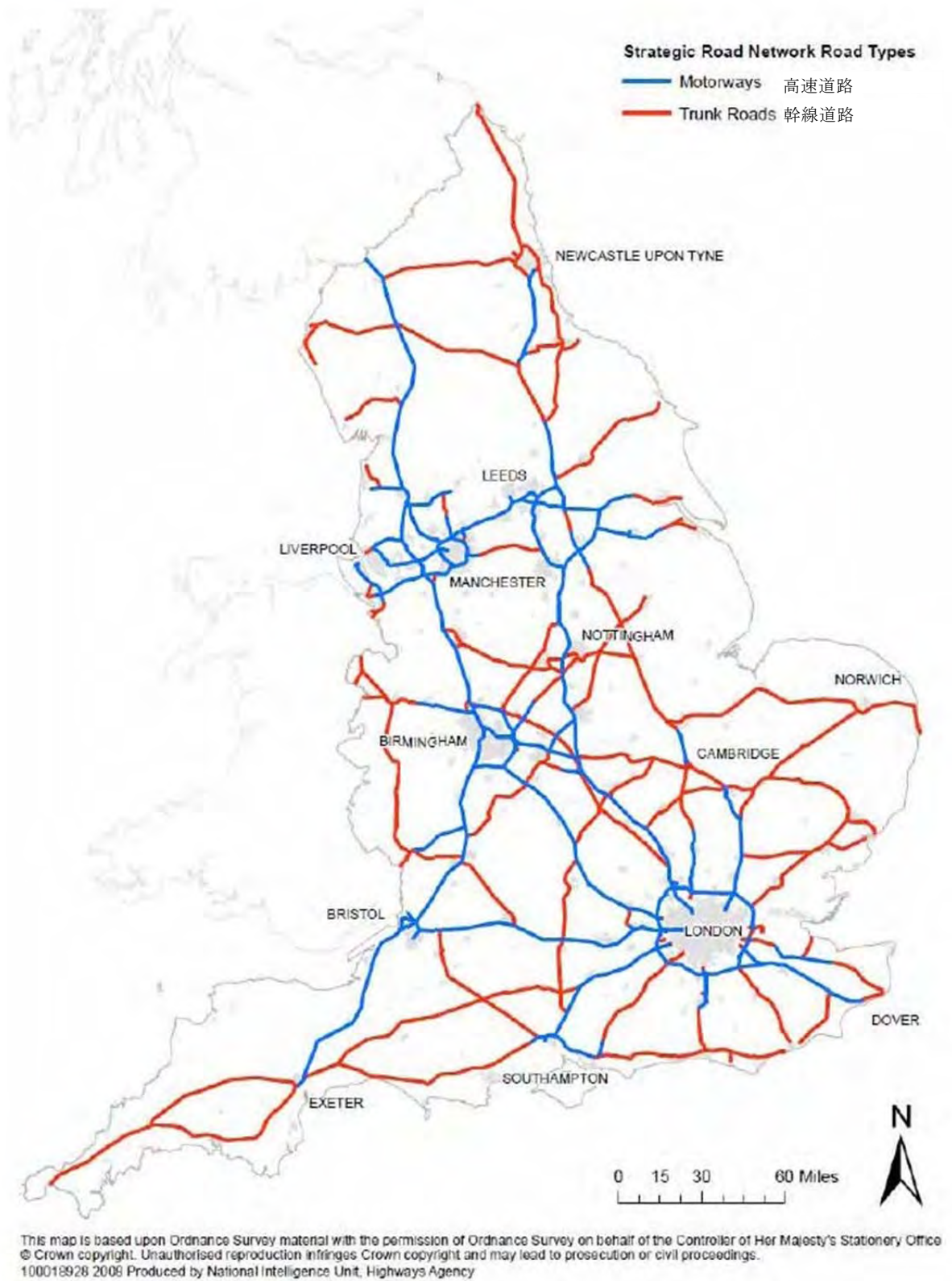
- i. この測定を支える詳細なデータソースは、ネットワークの各インター間リンクで **15 分** 間隔による平均「旅行」時間という形をとる。各自動車がリンク上を移動する個別の「旅行」時間の情報は保持されない。従って **15 分** 時間帯における移動時間の変動値は、全てデータに補足されるわけではない。
- ii. 本測定において、「旅行」とは近接するインター間の移動を意味するものであり、顧客の旅行の出発から到着まで（例えばロンドンからバーミンガムまで）を意味するものではない。さらに、本測定は一般に認識できる一連のリンク（例えば **M40** ロンドンからバーミンガムというような一般に知られるルートを構成するリンク全て）を評価できるが、これらリンクのパフォーマンスを集約した結果は、当該ルートの始点から終点までの旅行全体の信頼性を表すものではない。
- iii. 本手法は、実際に測定される「旅行」時間を基準時間と比較することにより信頼性の測定を示すことを目標としている。基準時間は、当該曜日及び時間の過去平均値であり、そこで可能となる最も早い移動時間を表すものではない。従って、戦略道路網上の場所または時間帯によっては、遅めの速度での「旅行」が早めの速度の「旅行」より信頼性が高いとみなされることがある。
- iv. 本測定は、「旅行」が「定時」か「非定時」かのみを監視するものである。測定された「旅行」時間と基準時間の差は考慮していない。しかし遅延の程度は、より多くの遅延が発生した場合、通常の状態に戻るのにはより時間がかかり、より多くの時間帯数が「非定時」として分類されることになる。
- v. パフォーマンスは、より長いまたは交通量の多いリンクがそれなりの重みをもつように、台マイルにより重みづけされる。これは、測定全体において、ピーク時間帯における一つの「非定時」時間帯は、夜間の複数の「定時」時間帯以上に大きい重みをもち得るということである。またより短くより交通量の多いリンクは、それより長いリンクよりも大きな影響を測定に与え得るということである。同様のことは、他の月より交通量が多い月にも該当する。
- vi. 本測定は、戦略道路網全体のパフォーマンスを監視するものであり、結果として、国全体の値が改善したにもかかわらず、リンク/ルートにおいては値が悪化することもあり得る。さらに、ルートによっては全体のパフォーマンスが向上するものの、そのルート上のリンクで値が悪化することがあり得る。
- vii. 車線規制と通行止めの影響は異なる方法で測定される。
 - ・車線規制時（走行可能な車線は減るが道路は閉鎖されない状況）の「旅行」時間データの質は、ほとんどの場合その測定に含むことがふさわしい程度であると期待される。
 - ・通行止めが行われる場合、「旅行」時間のデータは入手できない。その結果、当該時間帯では全国平均値が補填されることになる。ただし、通行止めは、ネットワーク上において隣接するリンク及び迂回ルートでのパフォーマンスに影響を与えるのはほぼ確実であることに注

意されたい。

- viii. あるリンクについて、当該測定期間内で延長または制限速度が変更された場合、そのリンクのパフォーマンスは当該年度の残りの期間は全国平均で補填される。そのリンクについて変更前に取得された履歴データは、基準時間設定には用いられない。

別添 A 戦略道路網図

Annex A: Map of the Strategic Road Network



別添 B 基準時間（Reference Time）の算出

はじめに

本別添は、それぞれのリンクにおいて用いられる基準時間の計算に使われる全手法を説明するものである。本手法は 300 万を超える基準時間に適用される。

（約）2500 リンク×13 曜日タイプ×96 タイム区分（96=24 時間×（60 分/15 分））

基準時間の算出

基準時間は 6 段階で計算される。最高品質の HATRIS⁹²（道路庁交通情報システム）による「旅行」時間データがそれぞれの基準の計算に用いられる。道路工事により影響を受ける「旅行」時間データは、基準計算の前に除外される。制限速度の変更や、リンク延長の変更以前に収集されたデータもこの段階で除外される。

ステージ 1

- ・各のリンク、各の曜日タイプ及び各 15 分時間帯について、最も近接した暦年データから、過去の「旅行」時間データが取得される。
- ・当該年データにおいて、少なくとも 4 以上の 15 分時間帯データが得られる場合、これらの中央地（メディアン）が「旅行」時間データとして採用される。
- ・当該年データにおいて、4 未満の時間帯データしか得られない場合、最も近接した 2 年間の暦年データから取得し、少なくとも 4 以上の独立したデータが用いられる。
- ・このプロセスは、過去 2007 年までの全ての暦年に対し繰り返される。

ステージ 2

- ・ステージ 1 で基準が算出できない 15 分時間帯について、欠けている基準から 30 分以内の基準を用いて「縦埋め」方式にて中央値が推計される。このプロセスにおいて、欠けている時間帯から 15 分以内の基準に優先権が与えられる。
- ・例えば

時間帯	例 1	例 2	例 3	例 4
08:00 - 08:15	10	10	10	10
08:15 - 08:30	20			
08:30 - 08:45	20と30の平均を記入	30を記入	10と40の平均を記入	10を記入
08:45 - 09:00	30	30		
09:00 - 09:15	40	40	40	

⁹² Highways Agency Traffic and Information Systems。本資料 3.1 に説明あり。

ステージ 3

- ・ステージ 1 及び 2 のいずれによっても基準が計算できないような 15 分時間帯でかつ夜間（20:00-00:00 及び 00:00-06:00）に該当するものは、当該リンクについて夜間の「旅行」時間全ての中央値がリファンレンスとして用いられる。
- ・基準が設定されるためには、最低 20 の夜間データが入手できなければならない。また第 1 ステージと同様、プロセスは直近の暦年から始まり、直近 2 年の暦年などというように 2007 年までさかのぼる。

ステージ 4

- ・上記 3 つのステージで基準が計算できないような 15 分時間帯に関しては、当該リンクの類似曜日タイプについての「旅行」時間中央値が基準の推計に用いられる。
- ・類似曜日タイプは以下のとおり定義される。

(略)

- ・第 1 ステージと同様、中央値の計算には最低 4 の類似曜日タイプからの「旅行」時間が必要である。このプロセスは、直近の暦年から始まり 2007 年まで繰り返される。

ステージ 5

- ・上記 4 つのステージで基準が計算できないような 15 分時間帯に関しては、入手可能な全てのデータ、すなわち曜日タイプ、時間帯及び暦年が、当該リンクの基準推計に用いられる。
- ・ここでも最低 4 の「旅行」時間データが本ステージで基準を設定するのに用いられる。

ステージ 6

- ・上記 5 つのステージで基準が計算できないような 15 分時間帯に関しては、当該基準としてフリーフロー「旅行」時間が用いられる。
- ・フリーフロー速度は下記のとおり定義される（全てマイル/時）

制限速度	幹線道路・往復非分離	幹線道路・往復分離	高速道路
30	22	25	
40	32	30	
50	40	37	50
60	45	57	60
70		62	67

制限速度上限

上記ステージが完了後、「旅行」時間を示す当該リンクの基準が制限速度を上回る場合、制限速度を上限とする。

許容値 (tolerance) の付加

最後に、それぞれのリンク、曜日タイプ、時間帯の基準に対し 1 マイル当たり 3 秒の固定許容値が加えられる。

結果及び使用

基準はそれぞれの会計年の開始時に更新される。すなわち、

- ・ 2007 年のデータを用いた基準は、2008/9 年度のパフォーマンス計算に使用される。
- ・ 2007～8 年のデータを用いた基準は、2009/10 年度のパフォーマンス計算に使用される。
- ・ 2007～9 年のデータを用いた基準は、2010/11 年度のパフォーマンス計算に使用される。
- ・ 2007～10 年のデータを用いた基準は、2011/12 年度のパフォーマンス計算に使用される。

下記の表はそれぞれの基準の年において、各ステージごとの基準のパーセンテージを記す。

ステージ	2007	2008	2009	2010
1	74.9	87.8	92.7	94.5
2	2.1	2.3	1.8	1.5
3	7.1	3.9	2.7	2.1
4	7.5	1.8	0.8	0.5
5	7.8	4.1	2.1	1.4
6	0.6	0.1	0.0	0.0
基準値数	3,123,744	3,131,232	3,126,240	3,126,240

別添 4 公的組織 (Public Bodies)

英国で公的な業務を行う組織は、大きく**行政組織** (Governmental organisations) と**公的組織** (Public bodies) に分類される。行政組織は各省庁本体 (Department など) とエージェンシー (Executive Agency) からなる。公的組織は特殊法人 (Quango⁹³) とそれ以外の組織からなる。以下に組織の例を含めたイメージ図を示す。

名称	組織の例	備 考
行政組織 (Government)		
省庁 Department	交通省 (Department for Transport)	職員は公務員 (Civil Servant) 省庁本体
エージェンシー (外局) Executive Agency	道路庁 (Highways Agency) 陸地測量局 (Ordnance Survey)	省庁の執行機関 組織を定める法令はない
公的組織 (Public Bodies)		
特殊法人 Quango または Non-Departmental Public Bodies (NDPB)	地方開発庁 (Regional Development Agency) 再生可能燃料庁 (Renewable Fuels Agency) ロイヤルメール (Royal Mail Holdings plc) 大英博物館など各博物館	職員は公的組織職員 (Public Servant) 法令に基づく公的組織
その他公的組織 Other Public Bodies (例: 公的企業 Public Corporation)	BBC 国民保健サービス (NHS) 関連組織	法令に基づく公的組織

※英国内閣府ウェブサイトなどを基に作成

図 1-2 英国の行政組織と公的組織

(1) エージェンシー

エージェンシーは省庁の実施部門が省庁本体から独立した組織である。道路庁 (the Highways Agency) もエージェンシーの一つであり、交通省の所掌する道路に関する実施部門である。一方省庁本体は主に政策や企画部門の業務を行う。

各省庁の組織・権限に個別の法的根拠がないのと同様、エージェンシーにも法的根拠はない。組織や業務を規定するのは、例えば道路庁の場合、交通省により策定される「枠組み文書 (Framework Document)」である。また省庁本体とエージェンシーの間では、作業目標、目標年限などを盛り込んだ協定書 (Agreement) を取り交わし、契約的な関係を形成している (下條 2007)。

エージェンシー化は保守党サッチャー政権時代に始まり、その成果が表れるにつれメジャー政権時代に広まったとされる。エージェンシーの職員は省庁本体の職員と同じ公務員 (civil servant) である。

日本では、国の行政機関のうち独立性や専門性が高い機関として、国家行政組織法に基づく「外

⁹³ Quasi-autonomous non-governmental Organisation の略。

局」が存在する（同法第3条3項）。例えば国税庁や気象庁などの庁や公正取引委員会などの委員会がこれに該当する。英国のエージェンシーは、職員が公務員である点を含め日本の外局に類似していると言える。また、英国のエージェンシーをモデルとしたと言われる日本の独立行政法人の多くは、職員が公務員でないという点ではエージェンシーと異なる。（なお職員が国家公務員である「特定独立行政法人」は現在8法人ある。）

（２）公的組織（Public Body）…特殊法人（Quango）など

政府組織以外で公的な業務を行う組織は公的組織と呼ばれる。公的組織はさらに特殊法人（Quango）と公的企業（public corporation）などのその他組織に分類される。

特殊法人（Quango）は、別名を非省庁公的組織（NDPB⁹⁴）とも言い、独立公共機関などと訳されることもある。ジーニアス英和大辞典の解説では「政府の財政援助を受け、上級公務員が天下りした独立した機関」と記されている。オックスフォードビジネス英語辞典によると、法的に権限を与えられた独立した公共機関であるとされ、この点でエージェンシーとは異なる。

代表的な特殊法人（Quango）としては、廃止予定の地方開発庁（RDA）やロイヤルメールなどがある。特殊法人以外の公的組織として代表的なものには、公的企業であるBBCが挙げられる。

内閣府の発行した「Public Bodies 2008」によると、特殊法人（ここではQuangoではなくNDPBという言葉が使われている）は、①執行機関（Executive NDBPs）、②諮問機関（Advisory NDBPs）、③採決機関（Tribunal NDBPs）、④独立監視委員会（Independent Monitoring Boards）に分けられるとしている。地方開発庁は①に分類される。

公的組織の職員は public servant（仮に公的組織職員と呼ぶ）と呼ばれ、非公務員（non civil servant）である。

（３）公的組織（Public Body）の改革

連立政権は、現在審議中の Public Bodies Bill において、廃止を含めた公的組織の改革を行うこととしている。地方開発庁（RDA）に関して実務上の廃止はすでに始まっているが、法的な意味での廃止はこの法案の成立後に行われることになる。

検討対象の公的組織のリストは2010年10月に官邸ウェブサイト内に公表されている（下記リンク参照）。報道によると公的組織は901存在し、そのうち481が改革の対象で、さらにこのうち地方開発庁（RDA）を含む192が廃止予定とされている。

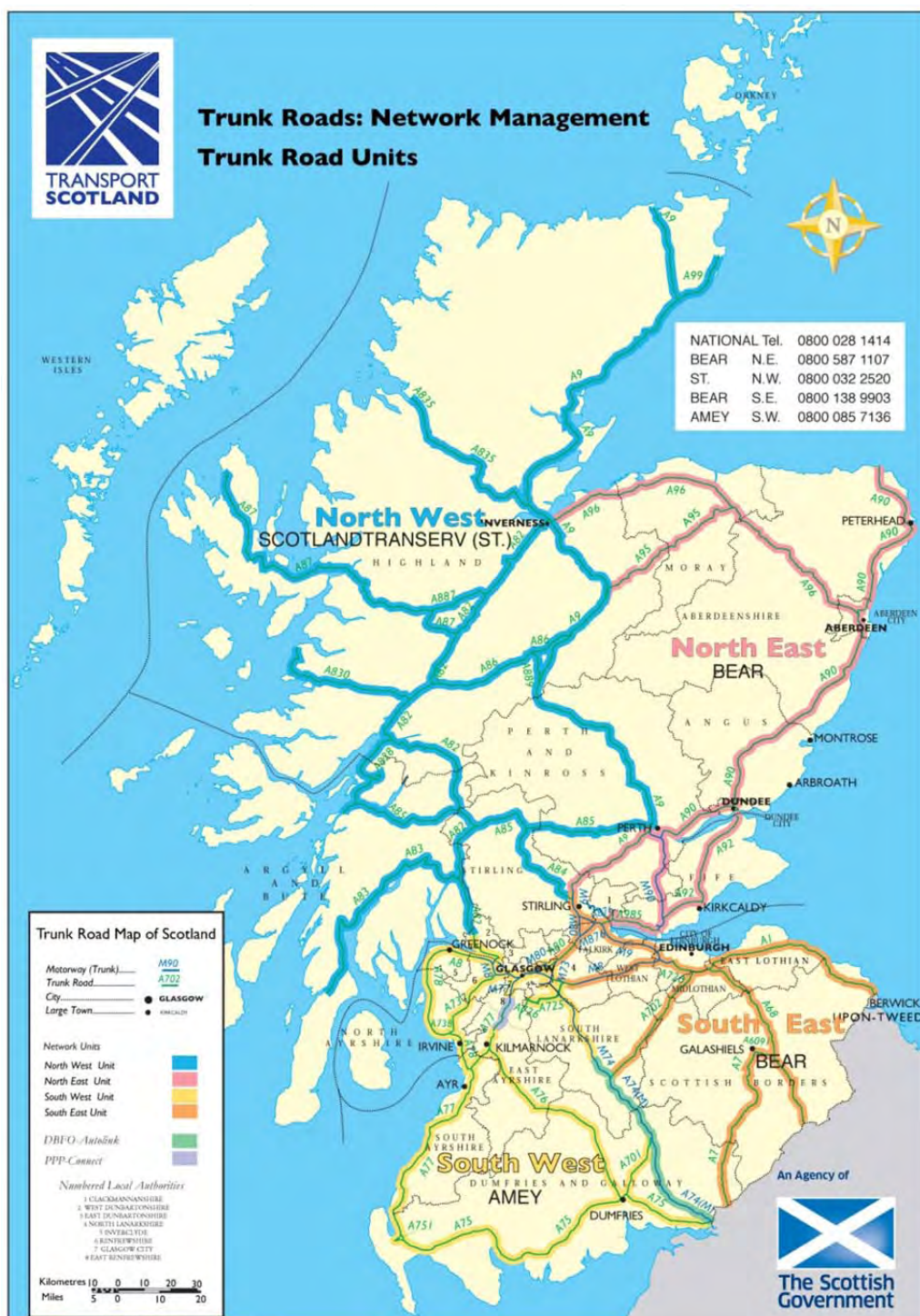
地方開発庁の職員は全国で約2,700名いたと言われているが、廃止に伴い、庁の職員は業務を引き継ぐ省庁などの組織に異動したり、自主退職あるいは人員整理（redundancy）スキームが適用されたりする場合もあるようである。

改革対象の公的組織は、以下のリンクに公表されている。

<http://www.number10.gov.uk/wp-content/uploads/2010-10-14-Public-bodies-list-FINAL.pdf>

⁹⁴ non-departmental public body の略

別添 5 各自治政府の幹線道路網図



出典：Transport Scotland ウェブサイト

スコットランドの幹線道路網

The Trunk Road and Motorway Network



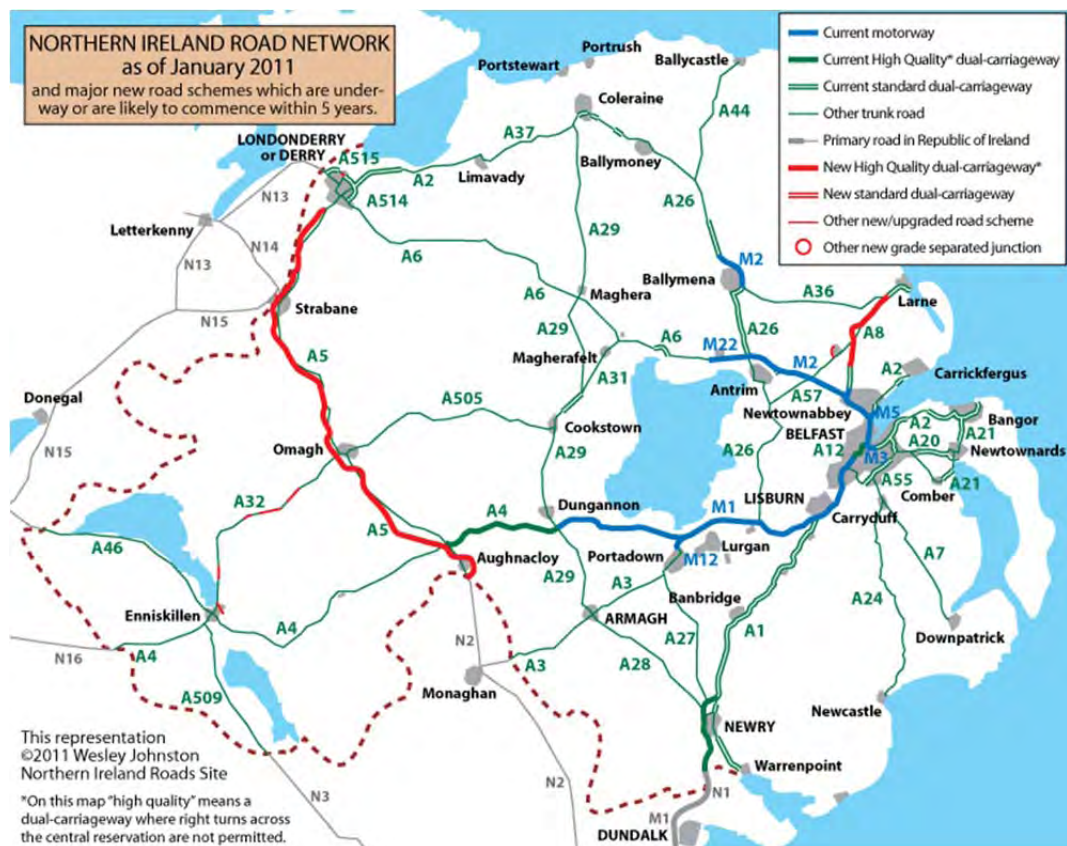
出典：Welsh Assembly Government (ウェールズ自治政府) (2004) **Trunk Road Estate Biodiversity Action Plan 2004 – 2014**. Available at: <http://wales.gov.uk/topics/transport/publications/trebpap/?lang=en>

ウェールズの幹線道路網



出典：北ウェールズ幹線道路法ウェブサイト <http://www.northwales-tra.gov.uk/index.php?id=311&L=0>

ウェールズにおける3つの幹線道路庁の地域区分



出典：Northern Ireland Road Site, <http://www.wesleyjohnston.com/roads/networkmap.html>

北アイルランドの幹線道路網

別添 6 フランスの高速道路（走行調査）

英国道路庁赴任期間中に、フランスの高速道路の走行調査を行った。以下に写真を中心に調査内容を記す。

出張期間 2011 年 1 月 28 日（金）～1 月 31 日（月）

目 次 Contents

- フランス有料高速道路ネットワーク
- 走行調査ルート図 (Driving Route Map)
- ミヨール高架橋 (Millau Viaduct)
- トンネル(Tunnels)
- 山岳部 (Mountainous area) :A75
- 丘陵・平地部 (Hilly area)
- その他技術的事項 (Other technical findings)
- 雪、霧 (Snow and fog)
- 規制標識等 (Regulatory signs)
- 案内標識等 (Direction signs, etc.)
- SA 関連 (Services)
- 料金所 (Toll Gates)
- 一般道

■ フランス有料高速道路ネットワーク

フランスの高速道路は、都市内及び地方路線は無料の区間もあるが、都市間高速道路は基本的に有料である。以下に ASFA（フランス高速道路協会）のネットワーク図を示す。オレンジ色の着色部は有料道路である。



出典：ASFA ウェブサイト <http://www.autoroutes.fr/en/key-rates.htm>

■走行調査ルート図 (Driving Route Map)

今回の調査では、フランス南部カオール IC から高速道路に入り、トゥールーズを経てミヨー高架橋で折り返し、アビニョンまで走行した。

- : 高速道路 (有料区間) motorways (tolled)
 ●→: 高速道路 (無料区間) motorways (toll-free)



高速道路走行経路

①Cahors (カオール) IC～ (①A20:有料、A62:有料 (※1)) ～ (②Toulouse 環状道路区間:無料 (※2)) ～ (③A61:有料、A9:有料) ～Adge IC ～ (④A75:無料) ～La Cavallene IC～ (ミヨー市街) ～Saint German IC～ (⑤A75:無料、A750:無料) ～ Montpellier IC～ (⑥A9:無料・有料) ～Lemoulin IC

※1 一部一般道を走行した。

※2 図中では有料道路を示すオレンジ色であるが、Toulouse 都市内区間の本線トールバリア間は無料で走行できる。

■ミヨ一高架橋 (Millau Viaduct)



←料金所ゲート全景

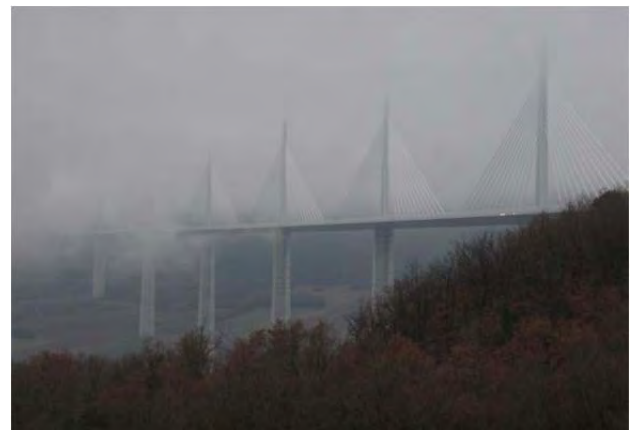
左下:「t」表示は Telepeage
(自動料金収受) ゲート
「CB」表示はクレジットカード
用ゲート



↓左の奥の箱が支払装置



↑ 高架橋区間は 110km/h に制限
(一般の高速道路は 130km/h)



↑ 高架橋北側のミヨ一高架橋 SA より

■ トンネル (Tunnels)

今回の走行区間では、平地部の A20 で 1 箇所、山岳部の A75 で 2 箇所の計 3 箇所トンネルを通行した。

・ A75 La Vierge 山岳トンネル (474m)



登坂車線？の走行は×印で禁止

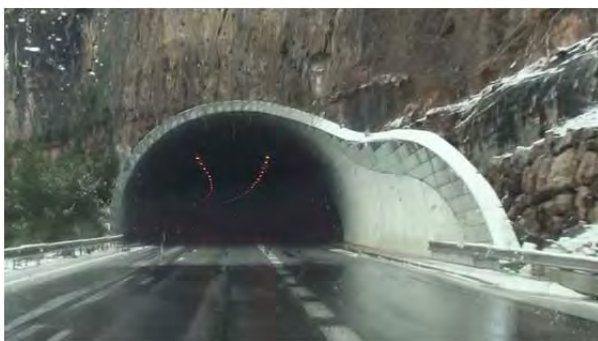


北行き坑口



トンネルの入口、中央、出口ともに照明は変わらない。

・ A75 Pas d'Escalette 山岳トンネル (北行き 830m、南行き 725m)



北行き坑口



南行き（下り勾配）にのみジェットファンあり
(数箇所)

■山岳部 (Mountainous area) :A75



写真左側は土嚢ではなく石積み



岩盤の段切り



一般車 70km/h に規制されている区間。通行止め用ゲートもある



高速道路ながら 7.5%の急勾配区間、4km も続くとある

■丘陵・平地部 (Hilly area)



A9 では緑化されていない区間が多い。流れ盤は緩勾配、受け盤は直角に近い



一部では緑化をしている区間もある。

写真左も草が枯れているので茶色に見えるが緑化されている。

■その他技術的事項（Other technical findings）



高機能舗装が一部導入されている。



登坂部の車線付加開始：追い越し側に付加される

■雪、霧（Snow and fog）



黒く見える車線は3車線のうちの走行側2車線。追い越し車線は完全に積雪



降雪の翌日、ミヨー近くの Caylar SA。除雪した気配がない。

※降雪日当日走行した高速道路でチェーン規制などはなし。

※イギリスにおいては、少なくともイングランドでは積雪は年に数回で、冬タイヤを使用する習慣は全くない。フランスでも同様ではないかと思われる。

■規制標識等（Regulatory signs）



フランスの高速道路の制限速度は通常

- ・晴天の場合 130 km/h、
 - ・雨天の場合 110 km/h
- である。

区間によっては 130km/h 以下に制限される

右端は規制解除の標識



IC 合流部の逆走防止

車間距離確保の啓蒙



左は、「白線 1 本分は危険」

右は、「白線 2 本分は安全」

■案内標識等 (Direction signs, etc.)

情報版による情報提供 (Electric signboards)



旅行時間表示、よく見かける

SA 関連 (Services)



比較的大きな SA の案内標識
左上は GS のチェーン店のマーク



近づくと、最下段にそれぞれの次のサービスまでの距離が示されている。左奥に残りが見える

ガソリン価格表示



SA によってはその SA の数か所先までのガソリンの値段が表示される。左では 99km 先まで 4 箇所表示されている。

左欄の「SP95」等がガソリン、右欄の「GAZOLE」が軽油

さらに少し近づくと、当該 SA の詳細の価格が示される。(右写真)

ガソリンで 1.55 ユーロ程度、日本円で 1 ユーロ 115 円として 178 円程度である。

■休憩施設 (Service areas /parking areas)



SA では入るとまずガソリンスタンドが出迎えるのが一般的のようである。
写真は Toulouse 南 SA



建物入口



建物内にはトイレの他、シャワーもある。



カフェテリア形式のレストラン



売店も品数豊富



トイレの水道



↑トイレの便座がない。
ここではこういう仕様らしい。



売店のないトイレだけの PA もある (A9 の例)



トイレ内、左端は小、右奥は大、便座がなく
しゃがむ方式の便器もある

■料金所 (Toll Gates)

・Toulouse 北 本線料金所



Villfrance IC 入口





磁気カード



支払機 ボタンを押すと右の縦長のスロットから領収書が出てくる

■一般道（Other Highways）



地方の一般道路。中央の白線がないのにもかかわらず、中央に 70km/h の規制標識が見える。



70km/h の規制終了、ここから一般道路 90 km/h の制限速度となる。

参考文献

■英文 （各項目内はアルファベット順）

1. 法令関係図書

Department for Transport (交通省) (2007) **The Official Highway Code**. 道路利用者のための交通・安全規則集。

Orlik, Michael. (2007) **An Introduction to Highway Law 3rd ed**. Shaw & Sons. 道路関係法の初心者向け解説書。

Sauvain, Stephen J. (2009) **Highway Law Fourth Edition**. Thomson Reuters. 道路関係法の解説書。Orlik の本より詳しい。

2. 英国道路行政

American Association of State Highway Officials (AASHO) (1952) **Public Roads of the Past 3500 B.C. to 1800 A.D.** 紀元前からの道路に関する歴史。Highway など道路を表す言葉の語源など。

Department for Transport (2010) **Investment in Highways Transport Schemes**. Available at: <http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/network/strategic/highwaystransportschemes/>. 2010 年 10 月の政府歳出見直しを受け、交通省が今後の道路プロジェクトについてまとめたもの。15 ページ。

Department for Transport (2010) **Business Plan 2011-2015**. Available at: <http://www.dft.gov.uk/about/publications/business/plan2011-15/>. 2010 年 10 月の政府歳出見直しを受け、英国交通省が作成した交通部門の 5 カ年計画。

Department for Transport. (2008) **Policy on Service Areas and Other Roadside Facilities on Motorways and All-Purpose Trunk Roads in England**. Circular 01/2008. Available at <http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/network/policy/>. 高速道路及び幹線道路の休憩施設に関する交通省の通達。

Department for Transport (2007) **Circular 2/07. Planning and the Strategic Road Network** (「地域計画と戦略道路網」). Available at: <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/strategy/policy/circular207planningandstrategic>. 1980 年道路法第 278 条に基づき、地域計画の策定にあたって交通省が道路庁と地方政府との役割について明示したもの。Circular は通達文書のこと。

Department for Transport. (2007) **Guidance on agreements with the Secretary of State under section 278 of the Highways Act 1980**. Available at: <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/strategy/policy/guidancesession278highwaysact>. 1980 年道路法第 278 条に基づき交通省とデベロッパーとの間で締結される協定について記した文書。

Glaister, Stephen (2010) **“Governing and Paying for England’s Roads.”** Available at: <http://www.racfoundation.org/research/economics/governing-paying-englands-roads>. 今後の道路ネットワークがどうあるべきか論評。道路整備と有料化に肯定的な内容。公团的組織が必要と主張。Glaister 氏はロンドンインペリアル大学名誉教授、RAC 財団(Royal Automobile Club Foundation)代表。

Greater London Authority (ロンドン地域庁) (2010) **Mayor's Transport Strategy**. Available at: <http://www.london.gov.uk/publication/mayors-transport-strategy>. 2010年5月に公表されたロンドン地域の交通戦略 (全369ページ)。2008年5月より市長のボリス・ジョンソンは保守党。ロンドン市内課金の西地区課金廃止の提案がその理由とともに述べられている。

Her Majesty's Treasury (英国大蔵省) (2010). **National Infrastructure Plan 2010 (2010年全国社会基盤計画)**. Available at: http://www.hm-treasury.gov.uk/ppp_national_infrastructure_plan.htm. 2010年10月の英国の歳出見直しの直後に英国大蔵省が公表。47ページ。資金調達方法については2011年春に大蔵省が追加報告予定。

Highways Agency. (2010) **The Highways Agency and the Planning Application Process**. Available at: http://www.highways.gov.uk/business/documents/Protocol_for_Dealing_with_Planning_Applications24thNov12011v1_3_1.pdf. 道路庁と地方自治体との業務の手続きについて記した文書。交通省の Circular 2/07「地域計画と戦略道路網」の補足資料(Complementary Document)。

Highways Agency. (2009) **Highways Agency Framework Document**. Available at: <http://www.highways.gov.uk/aboutus/24186.aspx>. 道路庁の業務に関する交通省との契約書的位置づけ。全ての道路庁の業務は本文書に基づき実施されている。

Highways Agency. **National Guidance Framework for Operational Activities between Local Traffic Authorities and the Highway Agency**. Available at: <http://www.highways.gov.uk/knowledge/8578.aspx>. 道路庁と地方交通当局との関係を記した資料。

Highways Agency. **The Project Control Framework Handbook**. Available at: <http://www.highways.gov.uk/roads/19638.aspx>. 大規模プロジェクトに関する道路庁の資料。「Project Control Framework」のハンドブック。

House of Commons, Committee of Public Accounts (2009). **Highways Agency: Contracting for Highways Maintenance, Fourth Report of Session 2009–10**. Available at: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200910/cmselect/cmpubacc/188/188.pdf>. 英会計検査院の2009年10月の報告を受け、英国下院が道路庁の維持管理業務の契約について調査したもの。

National Audit Office (NAO) (2009). **“Contracting for Highway Maintenance.”** Available at: http://www.nao.org.uk/publications/0809/highways_maintenance.aspx. 英会計検査院が道路庁の維持管理業務について評価。

3. PFI/PPP 関連

◎英国内

Bain, Robert. (2009) **Privately Financed Roads in Britain**. (British Library Cataloguing in Publication Data) 道路庁の DBFO のバリュー・フォー・マネー等が示されている。

Campaign for Better Transport (交通改善運動＝環境団体) (2010). **The M6 Toll, five years on: Counting the cost of congestion relief**. Available at: <http://www.bettertransport.org.uk/media/Aug-31-m6-toll>. 2009年に道路庁が公表した M6 の5年後評価資料をベースに作成。批判的な内容となっている。

Highways Agency (2009) **Post Opening Project Evaluation M6 Toll**. Available at: http://www.highways.gov.uk/roads/documents/POPE___M6T_FYA_Summary___Final.pdf. M6Toll について開通 5 年後の評価。

House of Lords, Select Committee on Economic Affairs (英国上院経済問題委員会) (2010). **Private Finance Projects and offbalance sheet debt**. Available at: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/ldeconaf/63/63i.pdf>. 英国上院によるこれまでの PFI/PPP の評価と展望

【大蔵省 : Her Majesty's Treasury=HM Treasury】

HM Treasury (2008). **“Infrastructure Procurement: delivering long-term value.”** Available at: http://web.archive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.hm-treasury.gov.uk/bud_bud08_procurement.htm. 英大蔵省が最近の英国政府の PFI/PPP 施策について記述。町田裕彦著の「PPP の知識」に引用されている。

【会計検査院 : National Audit Office=NAO】

National Audit Office (2010). **Procurement of the M25 private Finance contract**. Available at: http://www.nao.org.uk/publications/1011/m25_widening.aspx. 道路庁の M25 環状道路 PFI 契約 について評価。660 百万ポンド＝約 860 億円過大な支払いと報告。

National Audit Office (2010). **“Financing PFI projects in the credit crisis and the Treasury’s response.”** Available at: http://www.nao.org.uk/publications/1011/pfi_in_the_credit_crisis.aspx. 金融危機下における PFI プロジェクト全般を評価。

National Audit Office (2009). **“Private Finance Projects”** Available at: http://www.nao.org.uk/publications/0809/private_finance_projects.aspx. PFI プロジェクト全般を評価。

National Audit Office (2008). **“The Procurement of the National Roads Telecommunications Services.”** http://www.nao.org.uk/publications/0708/the_procurement_of_the_nationa.aspx. 英会計検査院が道路庁の情報提供施設の PFI について評価。

◎欧州その他

Commission of the European Community (EC=欧州委員会) (2009). **Mobilising private and public investment for recovery and long term structural change: developing Public Private Partnerships**. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0615:EN:NOT>. EU として現在の状況下で PPP をどう推進させていくかについて述べたもの。

European PPP Expertise Center (EPEC=欧州 PPP 専門センター) (2010). **A Guide to Guidance --- Sourcebook for PPPs**. Available at: <http://www.eib.europa.eu/epec/library/index.htm>. PPP に関与する者のためのガイドブック。タイトル通り参考資料も多数記載されている。なお EPEC は、EIB、欧州委員会及び EU 各国の主導で設立された、PPP を支援する組織。

European Investment Bank (EIB=欧州投資銀行) (2006). Economic and Financial Report 2006/01. **“Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement.”** Frédéric Blanc-Brude, Hugh Goldsmith and Timo Vålilä. Available at: <http://www.eib.org/infocentre/publications/efr-2006-v01.htm>. PPP の建設費は既存の調達方法（施工前）に比べ 24% コストがかかるが、施工後と比較するとほぼ同等となる。なお運営費の比較はしていない。※Hall 氏の論文に引用されている。

World Bank (世界銀行) (2010). **Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure.** Available at: http://www.pricewaterhousecoopers.co.jp/knowledge/research/global/gl_in_1009_01.html. 世銀によるインフラ PFI のまとめ。PwC が協力。事例調査あり。

Yescombe, E.R. (2007) **“Public-Private Partnership: principles of policy and finance.”** Butterworth-Heinemann. Yescombe 氏は独立コンサルタント、元東京三菱ロンドン支店長。Partnership、EIB、WB がクライアント。
www.yescombe.com

4. 英国の地方自治

Cullingworth, B. et al. (2006) **Town and Country Planning in the UK 14th Edition.** 地域計画一般について経緯を含め詳細に記述。

Department for Business, Innovation & Skills. (BIS=企業技能省) (2010.10) **Local Growth: Realising Every Place's Potential.** Available at: <http://nds.coi.gov.uk/content/detail.aspx?NewsAreaId=2&ReleaseID=416242&SubjectId=2>. 地方成長戦略 (Local Growth) のホワイトペーパーと呼ばれる文書。地方エンタープライズ・パートナーシップ (LEP) の枠組みが記されている。

【地方自治省 : Department of Communities and Local Government (DCLG)】

Department of Communities and Local Government. (2010.7) **Letter to Chief Planning Officers: Revocation of Regional Strategies.** Available at: <http://www.communities.gov.uk/publications/planningandbuilding/letterregionalstrategies>. 新政権による地方圏戦略の廃止通達。

Department of Communities and Local Government (2010) **Local Government Financial Statistics England 2010.** Available at: <http://www.communities.gov.uk/publications/corporate/statistics/financialstatistics202010>. 地方自治体の役割分担表。

Department of Communities and Local Government. (2010.3) **Multi-Area Agreements with Duties.** Available at: <http://www.communities.gov.uk/publications/localgovernment/maadutiesconsultation>. 「2009 年地方民主・経済開発及び建設法」に基づく複数地域協定 (MAA) の扱いについての一般パブコメ用資料。保守党政権時代の資料で、パブコメ期間終了前に政権が交代したことにより最終版は発行されない。MAA の組織と思想は政権交代後に地方エンタープライズ・パートナーシップ (LEP) として引き継がれる。

Department of Communities and Local Government. **Local Enterprise Partnership Map.** Available at: <http://www.communities.gov.uk/localgovernment/local/localenterprisepartnerships/>. Local Enterprise Partnership を認可された地域を表示した地図。

Department of Communities and Local Government. (2009) **Council tax levels set by local authorities in England – 2009-10 (Revised). Table 6: 2009-10 council tax and %change: individual.** Available at <http://www.communities.gov.uk/publications/corporate/statistics/counciltax200910update>. カウンシルごとの税率。

Department of Communities and Local Government. (2009) **Planning Policy Statement (PPS) 12: creating strong safe and prosperous communities through Local Spatial Planning** Available at: <http://www.communities.gov.uk/publications/planningandbuilding/pps12lsp>. Local Spatial Planning に関する規定。

Department of Communities and Local Government. (2006.6) **Strong and Prosperous Communities - The Local Government White Paper Vol I, II.** Available at: <http://www.communities.gov.uk/publications/localgovernment/strongprosperous>. 労働党政権が示した総合的な地方自治政策の方向性。「地方自治白書」と呼ばれる。LAA の法制化や MAA の取り組みなどが含まれる。

Department of Communities and Local Government. (2004) **Planning Policy Statement (PPS) 11: Regional Spatial Strategies.** <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/147423.pdf>. 広域地方計画 Regional Spatial Strategy (RSS) に関する規定。

Her Majesty's Treasury (大蔵省) (2010) **Funding the Scottish Parliament, National Assembly for Wales and Northern Ireland Assembly.** Available at: http://www.hm-treasury.gov.uk/spend_sr2010_fundingpolicy.htm. 各地方自治政府への財源配分方針。

Jones, B., and Norton, P. (2010). **Politics in UK, seventh ed.** Pearson Education. 英国 2010 年総選挙の結果を含め、英国の政治・行政について最新の情報をカラーの図表で分かりやすく解説。

Office of National Statistics (ONS=英国統計局). (2009). **United Kingdom: Counties and Unitary Authorities 2009.** Available at: <http://www.ons.gov.uk/ons/guide-method/geography/beginner-s-guide/administrative/england/counties--non-metropolitan-districts-and-unitary-authorities/map-of-the-uk-counties-and-unitary-administrations.pdf>. 地方行政区域の全国地図を引用

Prime Minister's Office, the (首相官邸). (2010) **Decentralisation and Localism Bill Queen's Speech.** (「地方分権化法案女王式辞」) Available at: <http://www.number10.gov.uk/queens-speech/2010/05/queens-speech-decentralisation-and-localism-bill-50673>. 2010 年 5 月に新たな政府が制定する予定の法案名が議会で表明されたが、そのうち表記の法制定の趣旨が記載されているページ。

Seldom, Anthony (ed.) (2010) **Blair's Britain.** Cambridge University Press. ブレア政権の評価を政策の各部門別に記述。交通政策は RAC 財団代表の Glaister 氏が執筆。

Wilson, D. and Game, C. (2006). **Local Government in the United Kingdom, fourth ed.** Palgrave Macmillan. (Regional Development Agency の位置図)

Roads Liaison Group (2005). **Well-maintained Highways - Code of Practice for Highway Maintenance Management 2005 Edition.** 道路庁以外の道路を含め一般的な道路維持管理の実務。

5. その他

Commission of the European Community (EC) (2010). **White Paper on Transport; Draft.** Available at: <http://www.euractiv.com/en/transport/eus-new-transport-strategy-put-price-pollution-news-499273>. EU は 10 年に 1 回交通政策全般についてホワイトペーパーを作成しており、2010 年は前回 2000 年のホワイトペーパー公表からちょうど 10 年目に当たる。これはそのドラフト。2010 年内に最終版が公表される見込み。

■和文

【道路関連】

- 高速道路調査会（1999） 「世界の高速道路」
高速道路調査会（1995） 「高速道路技術用語辞典」

【英国行政】

- 稲継裕昭監訳、ジューン・バーナム他著（2010）「イギリスの行政改革」 ミネルヴァ書房。 原本は Britain's Modernised Civil Service (2008)で、本書はこれを翻訳したもの。監訳者は過去にロンドン大学政治経済学院(LSE) 客員研究員。
- 小林昭（2004）「現代イギリスの地方財政改革と地方自治」 日本経済評論社。
- (財)自治体国際化協会（2010）「英国の地方自治 概要版 2010 年版」
リンク先：www.jlge.org.uk/jp/information/img/pdf/J2010.pdf
- 下條美智彦編著（2007）「イギリスの行政とガバナンス」 成文堂。
- 杉浦保友（2009）「イギリス法律英語の基礎」 レクシスネクシス・ジャパン。
- 竹下譲他（2006）「イギリスの政治行政システム」 第4版 ぎょうせい。
- 田中英夫（1991）「英米法辞典」 東京大学出版会。法律の専門用語が広範に詳しく解説されており、出版年次は古いが同様の法律辞典のうちでは最も参考となる。
- 戒能通厚（2003）「現代イギリス法辞典」 新世社。
- 内貴滋（2009）「英国行政大改革と日本」 ぎょうせい。 著者は自治省出身。地方自治に関して日英の比較が詳細になされている。
- 馬場康雄他編（2010）「ヨーロッパ政治ハンドブック第2版」 東京大学出版会。 欧州各国と EU の政治に関する歴史と現在をコンパクトに解説。
- 武藤博己（1995）「イギリスの道路行政史」 東京大学出版会。
- 山田光矢（2004）「パリッシュ –イングランドの地域自治組織（準自治体）の歴史と実態–」 北樹出版。

【PPP、PFI】

- 熊谷弘志（2007）「脱『日本版 PFI』のススメ」 日刊建設工業新聞社。
- (財)東北産業活性化センター編（2005）「公共サービスの民営化」 日本地域社会研究所。
- 野田由美子（2003）「PFIの知識」 日経文庫。
- 町田裕彦（2009）「PPPの知識」 日経文庫。 イギリスの部分は PFI/PPP の歴史や変化を記述。

謝辞

今回の1年間の道路庁派遣にあたっては、準備期間を含め道路庁側のカウンターパートであった Paresh Tailor 氏を始め、英国・日本両国の多くの方に支援をいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

(英国道路庁)

Graham Dalton 氏 (長官)

Ginny Clarke 氏 (計画・管理部門理事)

Paresh Tailor 氏 (計画部門部長相当、カウンターパート)

その他道路庁 Business Planning and Performance 課など職員の皆さん

(訪問先)

Tom Fanning 氏 (Midland Expressway 社 社長)

Henri Chua 氏 (IM Technology 社代表)

Robert Bain 氏 (RB Consultant 代表)

Philip Mind 氏 (LGA =地方自治協会, Senior Policy Consulatant)

(日本)

国土交通省道路局企画課

同 総合政策局企画課国際建設推進室

国土技術政策総合研究所道路研究部

同 企画部国際研究推進室

在英国日本大使館一等書記官 盛谷幸一郎氏

喜多功彦氏

財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所

※役職は当時のもの

(派遣者) 中村克彦

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

企画部企画課 課長代理 (当時)

東日本高速道路株式会社

管理事業本部交通部交通課 課長代理 (現職)

(派遣期間) 2010 年 8 月～2011 年 8 月 (1 年間)

高速道路機構海外調査シリーズ報告書一覧

No.	名称	発行 年月	概要
1	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書	2008. 4	有料道路の先進国であるフランス、イタリアについて高速道路及び有料道路制度等の現状、投資回収の仕組み、入札競争条件、財政均衡確保の仕組み、リスク分担、適切な維持管理を行うためのインセンティブ等について調査した。
2	欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ	2008. 9	上記報告書の続編として、近年活発な高速道路整備を進めているスペイン及びポルトガルを中心として、同様の内容について調査し、併せて EU の政策がこれらの国々に与えた影響、コンセッション会社の事業戦略について調査したものである。またフランス、イタリアについての最新の情報（会社の利益規制、アウトストラーデの契約改定等）についての追加調査の内容も盛り込んでいる。
3	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書	2008. 12	世界の超大国である米国で、現在急速に進められている高速道路の官民パートナーシップ（Public Private Partnerships: PPP）についての主要な論調に係る報告書および議会証言等を取りまとめたものである。
4	マドリッド工科大学バサロ教授講演会報告書 ー世界の有料道路事業の潮流から見た 日本の高速道路事業ー	2008. 12	当機構が、欧州だけでなく世界の有料道路制度の実情と理論に詳しいマドリッド工科大学のホセ・M・バサロ教授を招聘して東京及び大阪で実施した講演会及び同教授から提出された最終報告書を取りまとめたものであり、主にヨーロッパにおけるコンセッションに関して、会社の利益と道路インフラの品質やサービス水準の確保、リスク分担の方法、スペインの道路会社の世界進出などの実情と理論的基礎、また、このような世界潮流から見て、我が国の高速道路制度がどう評価されるかについてのバサロ教授の見解が述べられている。
5	米国陸上交通インフラ資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう（Paying Our Way） ー交通資金調達のための新たな枠組みー エグゼクティブサマリー	2009. 4	現在の中期陸上交通権法である SAFETEA-LU による法定委員会による答申であり、米国の陸上交通システム（道路および公共交通システム）は、長期にわたる投資の不足により、危機的な状況に陥っており、このような状況に対処するために、2020 年までに、課税方法を現在の自動車燃料税によるものから、走行距離に基づく利用者負担に変更するとともに、また、それまでの当面の対策として、現在の連邦ガソリン税をガロン当り 18.4 セントから 28.4 セントに値上げし、インフレによる目減りを防ぐため物価連動とすること等を勧告している。
6	米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書Ⅱ	2009. 7	2008 年 12 月に発行した「米国の高速道路の官民パートナーシップ（PPP）に係る最近の論調に関する調査報告書」の続編であり、当機構が本年 4 月に開催した「米国における官民パートナーシップに関する調査報告会」説明資料、米国連邦道路庁による「米国における有料道路事業の現状―調査と分析」、および「PPP 取引における公共政策の考慮」、2009 年 2 月の米国陸上交通資金調達委員会報告書「私たちの道には自分で支払おう（Paying Our Way）」の紹介を取りまとめたものであり、米国における高速道路 PPP の公益性に関する論点、有料道路プロジェクトの最新の状況、新たな道路財源のあり方等が理解できる。

No.	名称	発行 年月	概要
7	欧米における大型車のサイズおよび重量の取締り状況に関する調査報告書	2009. 8	本報告書は、米国連邦道路庁が米国道路及び交通関係州行政官協会（AASHTO）と共同で2007年7月に発行した報告書「欧州における商用車のサイズと重量の取締り」および、インディアナ州交通局副交通監理官のMark Newland氏が2006年1月に行ったプレゼンテーション資料「インディアナ州交通局の挑戦：我々の道路をどのようにして保全するか」およびその講演録を当機構において翻訳したものであり、現在大きな社会的問題となっている大型車のサイズおよび重量違反による走行を車両の走行状態で自動的に測定する動態荷重測定（Weigh-in-motion:WIM）技術を利用して取締る方法について欧米の先進事例を紹介したものである。
8	欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書	2009. 10	本報告書は、ロードプライシングの種類、世界各国の先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画に関する7つの報告書を取りまとめたものである。また、8つ目として、有料道路の資金調達、PPPについて最新の動向を知るために米国のリーゼン財団の民営化年次レポートの2009年版を付け加えている。
9	高速道路機構海外調査シリーズ連続講座 「欧米のロードプライシング」	2010. 1	本報告書は、No. 8の「欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書」を、機構等の職員研修用として再構成し、簡潔にわかりやすく要約するとともに、これまでの欧米の有料道路制度調査のエッセンスと最新情報を付け加えて実施した「高速道路機構海外調査シリーズ連続講座」（E-メールで配信）の内容を取りまとめたものである。 本報告書では、ロードプライシングの定義、種類、世界各国の有料道路制度の変遷、ロードプライシングの先行事例、そこから得られた教訓、現在検討中の計画が簡潔に紹介されている。
10	NCHRP（全国共同道路研究プログラム）報告書 第632号 「インターステート道路網に関するアセットマネジメントの枠組み」 [2009年4月]	2010. 2	本報告書は、米国の人流および物流において決定的な重要性を持つインターステート道路網をよりよく管理するため既存の道路の保全に留まらないあらゆる投資に適用すべきアセットマネジメントの手法が取り扱われている。 内容は、アセットマネジメントの概要、インターステートの管理者が作成すべきインターステート・アセットマネジメント計画の策定方法、インターステート道路網のシステム機能停止リスクをアセットマネジメントに組み込む方法、利用可能なデータおよび分析ツール、パフォーマンス指標、およびアセットマネジメントの導入方法に関するガイダンスとなっている。
11	欧米の高速道路整備の基本思想 —歴史的検証—	2010. 3	本報告書では、欧米の4カ国（英国、米国、フランス、スペイン）における、古代ローマ帝国時代から現代までの道路整備の歴史の変遷を辿ることにより、道路整備において、どのような基本思想が存在していたか、また、高速道路の有料・無料がどのような要因により決定されてきたか、さらに、今後の道路整備を進める際に参考となる点はないかについて調査した。 道路に関わる基本思想として、基本人権としての移動の自由があり、そのことは社会の経済的・文化的発展にとって必要不可欠と認識されていた。そのため道路は常に公的所有だった。 高速道路整備の有料・無料の決定要因として、①公共財源の多寡、②利用者の負担力、③政権政党の政治思想、④過去の政策の成功

No.	名称	発行 年月	概要
			と失敗、⑤類似の制度の存在の有無等が関係していた。 今後の道路整備を進める際に学ぶべき点としては、①基本的人権としての交通権の尊重、②持続可能な総合的な交通体系構築のための有料道路料金の活用があった。
1 2	F H W A (連邦道路庁) 国際技術調査プログラム 道路インフラに関する官民パートナーシップ (P P P) : 国際的な経験を活かす	2010. 6	本報告書は、米国が今後 PPP を本格的に適用するに当たり、世界で既に実施されている PPP の事例を調査しとりまとめたもので、その目的は、①PPP の事例について検証を行うこと、②それらの事例から教訓を導き出し文書化すること、③米国において PPP を適用するための提言を行うこと、の3つである。 机上調査の他に、官・民・学から成る専門チームにより、PPP を積極的に導入しているオーストラリア、ポルトガル、スペイン及びイギリスを訪問し、政府側機関や運営する民間会等から情報収集を行った内容も含まれる。
1 3	海外調査プログラム ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保	2010. 12	本報告書では、米国連邦道路庁が米国州道路及び行政官協会 (AASHTO)、交通研究委員会 (TRB) と合同で行ったロードプライシングに関する海外訪問調査の報告を紹介する。 当調査報告は、シンガポールとヨーロッパ (5 カ国) の事例 (オランダは計画のみ) に加え、ロードプライシングを円滑に導入し効果を収めるために重要と考えられる事項を、訪問で得られた次の9つの知見としてまとめている。 それによると、①政策目標の明確化と市民の理解、②ロードプライシングの有用性を体験する場の市民への提供、③綿密な計画策定と効果測定、④利用者の利益に見合った料金設定、⑤一般市民への広報、⑥開かれたシステム設計、⑦相互利用性確保への取り組み、⑧公平性・プライバシーへの配慮、⑨公共交通機関に対する投資や土地利用計画との連携、が重要であるとされる。 また、訪問調査の対象事例のうち対距離課金を行っているドイツ・チェコについては参考資料を掲載した。
1 4	EU 交通白書 (2011 年) 欧州単一交通区域に向けてのロードマップー競争力があり、資源効率的な交通システムを目指して	2011. 7	2011 年 3 月に公表された EU の交通白書である。欧州が、その地域内における均衡のとれた発展とその一体性を確保して、対外的にも一つの統一体として行動することが、競争力を保持して、質の高い生活を実現するうえで重要であるとの認識に立ち、その基盤として欧州単一交通区域実現に向けた方策を提言している。 モーダルシフトに向けた姿勢において前回 2001 年の白書と方向性を同じくするが、今回は、エネルギー効率の向上に強い関心が向けられており、交通部門における温室効果ガスの削減について具体的年次における数値目標を掲げている。
1 5	米国における管理レーンへの取り組み	2011. 10	交通需要が増大し道路の新設や拡幅が望まれる一方、これに要する資金が不足するという状況下で、米国では、既存の道路をより有効に活用する一つの手法として「管理レーン」を活用する動きが見られる。本書は、米国連邦道路庁の発行した「管理レーンの手引き」によりその状況を紹介する。この中で管理レーンは、能動的な管理という考え方を根底に持つところが通常のレーンと異なるものであるとしている。また、管理レーンの不正取締りに関するリーズン財団の報告書「HOT レーンの自動取締り」と同財団の「民営化年次報告書 (2010) : 陸上交通」もあわせて紹介する。

No.	名称	発行 年月	概要
1 6	英国の道路と道路行政 英国道路庁派遣報告書	2012. 3	2010 年 8 月から翌 2011 年 8 月までの 1 年間にわたり当機構職員を英国道路庁に派遣し、英国内の道路行政や道路庁の業務を調査した報告書である。 主な内容としては、第一に英国の道路行政についての中央政府と地方自治政府との関係を、法令による位置づけで整理している。第二に、道路庁の維持管理の現場や、大規模プロジェクト（拡幅工事）の現場を訪問した他、高速道路を実際に走行し路面状況や標識・案内板の設置状況を確認するなど、実地の調査を行った。走行調査にはフランスの高速道路も含まれている。第三に、PFI/PPP について、英国での最近の動向やこれまでのプロジェクトの評価を、現地の報道や道路関係者へのヒアリングを中心にまとめている。近年は PFI/PPP のデメリットも改めて認識されており、採用にあたってはよく検討する必要がある。 さらに、主にイングランドにおける最近の道路政策の経緯や、地方自治体と道路庁との関係についての調査も行っている。

英国の道路と道路行政

発行日 平成 24 年 3 月

著者 中村克彦

発行者 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

所在地 〒105-0003

東京都港区西新橋 2-8-6 住友不動産日比谷ビル

Tel.03-3508-5161

ホームページアドレス <http://www.jehdra.go.jp>
